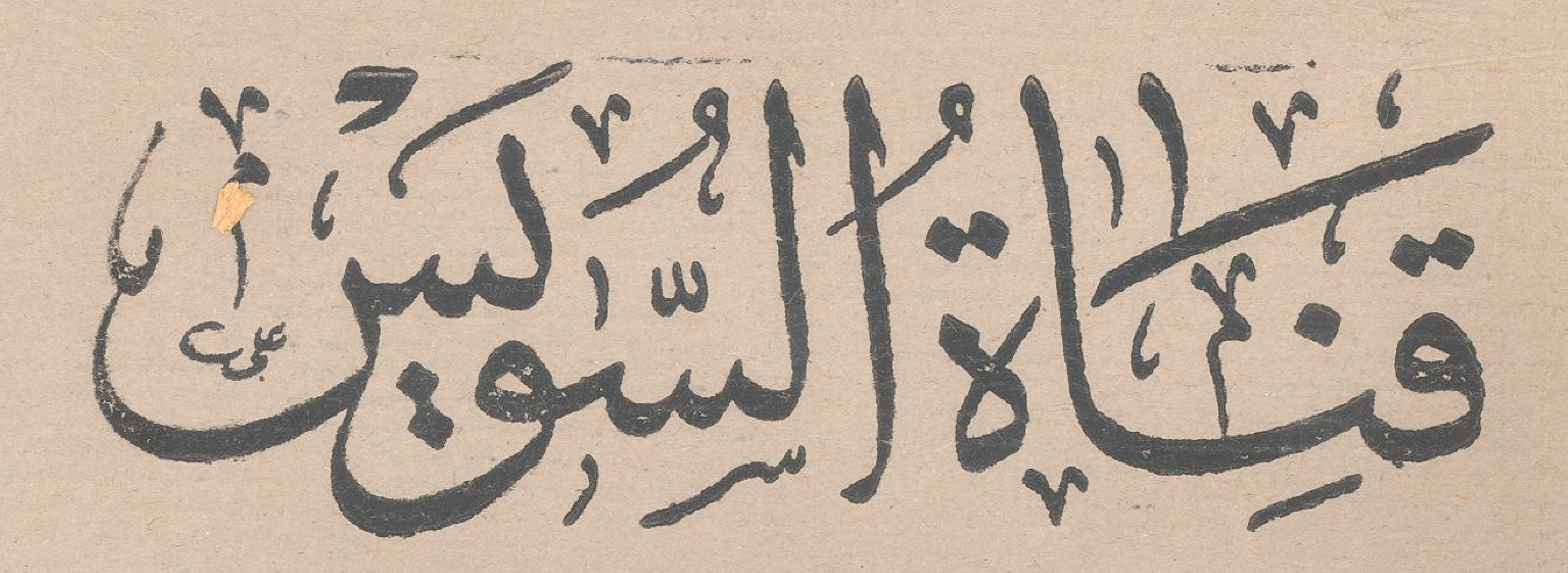


معجزة القرن التاسع عشر

بقلم

احمد شفيق باشا

رئيس الديوان الخديوي ومدير عموم الاوقاف سابقا
وخريج مدرستي الحقوق والعلوم السياسية بباريس

الطبعة الاولى

مطبعة حوليات مصر السياسية

قناة السويس

هدية لحضرة صاحب السعادة
الأستاذ الكبير عبد الحميد بدوى باشا
كبير المستشارين تقديرا
لمواهبه التشريعية الفذة
وعبقريته النادرة [illegible]
المؤلف

معجزة القرن التاسع عشر

بقلم

احمد شفيق باشا

الطبعة الاولى

مطبعة حوليات مصر السياسية

بسم الله الرحمن الرحيم

وبه استعين

لقناة السويس من الخطر ماجعلها تشغل حيزا كبيرا فى اسفار التاريخ وتحتل قسطا غير صغير بين المسائل الكبرى التى تحالفت للعناية بها وتوفرت طائفة من كبار المفكرين ومشاهير العلماء والباحثين قديما وحديثا .

ولقد كثر تردد اسم (قناة السويس) بمناسبة النهضة المصرية الاخيرة كحجر من تلك الاحجار التى اصطدمت بها (سياسة حسن التفاهم) فى اثناء علاج القضية المصرية بمفاوضات ودية بين مصر وبريطانيا التى ترى القناة طريق ربط اطراف امبراطوريتها الضخمة ببعضها .

دعانى كل ذلك الى ان اعرض بالدرس التفصيلى لقناة السويس من ناحيتيها التاريخية والسياسية وادوارها المختلفة . ومن جهة اهميتها التجارية واثرها الاقتصادى الباهر حيث قربت المسافات الشاسعة وادنت البلاد المتنائية ويسرت سبلا عسيرة وذللت طرقا صعبة مما عاد على العالم كله بالخير والبركات.

فكانت محاضرة على قسمين ألقيتها فى نادى الرابطة الشرقية فى شتاء عام سنة ١٩٢٦ وشرحت فيها بعض المواقع الجغرافية بالرسم والتصوير، وما انتهيت

منها حتى طالب بعض الحاضرين درسها والسامعين بطبعها فى رسالة خاصة تسهيلا للقراءة والمراجعة والحفظ .

وها أنذا ـ فى خلسة من اعمالى الكثيرة ، ومشاغلى الجمة التى اتوجه باكثرها لنفع الجمهور كما يعلم اصدقائى ـ اقدم للقراء محاضرتى عن قناة السويس فى رسالة مستقلة .

وكان من حسن الحظ ان يأتى الفراغ من طبعها فى الوقت الذى تعرض فيه انكلترا مشروع معاهدة بعد محادثات جرت بين وزير خارجيتها مستر هندرسن وبين صاحب الدولة محمد محمود باشا رئيس الوزارة المصرية سابقا وقد قدر ان يكون هذا المشروع قطب رحى الانتخابات التى تهيىء لها وزارة عدلى باشا وان تكون موضوع نظر البرلمان المصرى فى رأس قائمة اعماله الاولى

فالى المصريين جميعا ، والى النواب طرا ، اقدم درسى التاريخى الصرف لمسألة للسائل فى المعاهدة ، وانى لأعلم انه على نور الماضى يمكن السير فى الحاضر والمستقبل ، وفى ضوء التاريخ يستطاع الحكم على المسائل المتشابهة حكما مهديا وموفقا ان شاء الله

احمد شفيق

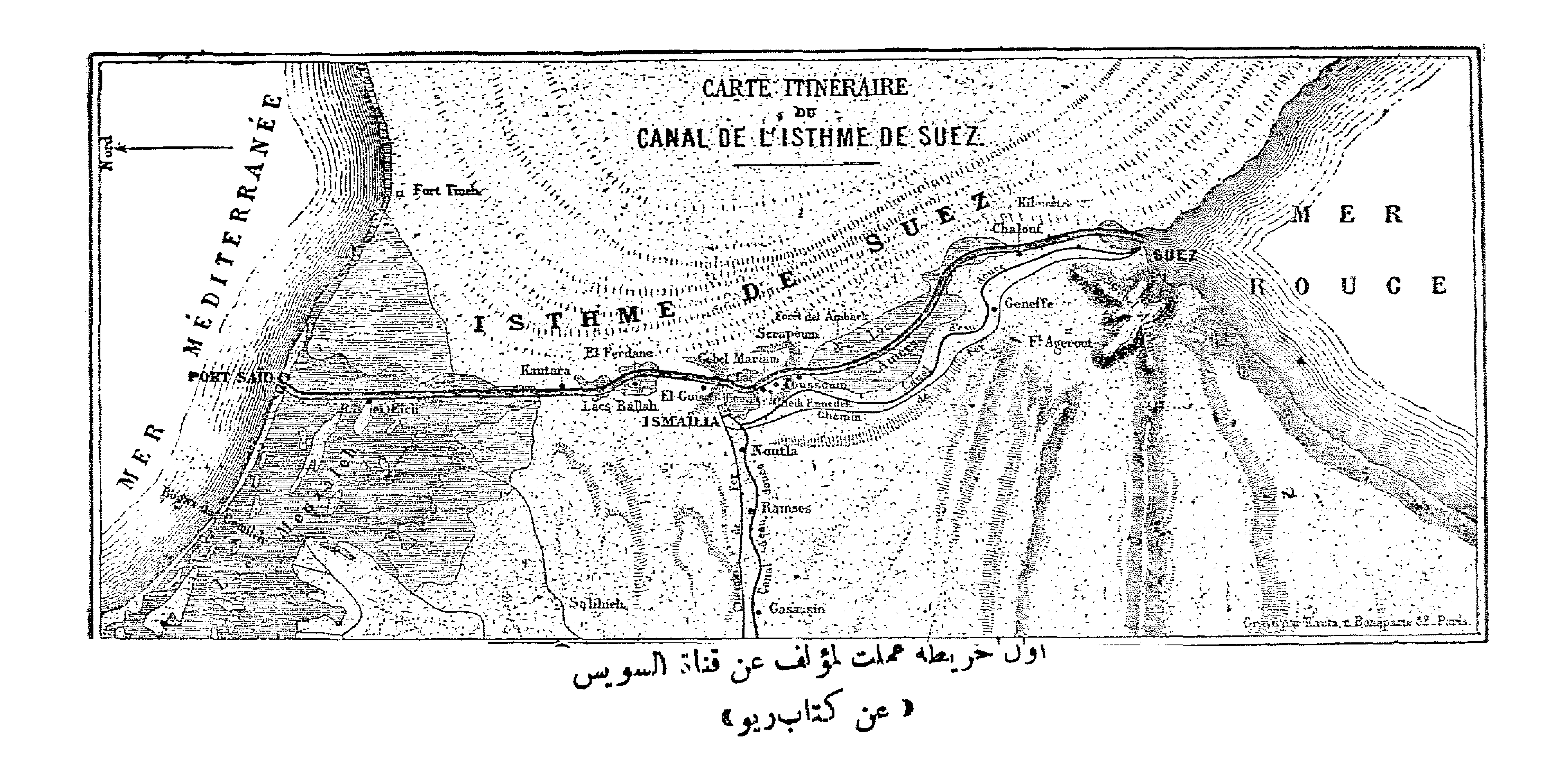
مؤلفات

احمد شفيق باشا

الرق فى الاسلام	باللغة الفرنسية
ترجمة الرق فى الاسلام	باللغة العربية لحضرة صاحب السعادة احمد زكى باشا
ترجمة الرق في الاسلام	باللغة التركية بمعرفة جريدة اقدام بالاستانة

وقد نفدت هذه الكتب

حوليات مصر السياسية	ظهرت منها ثلاثة اجزاء (تمهيد) والحوليات الثلاث لسنة ١٩٢٤ و ١٩٢٥ و ١٩٢٦ يباع كل جزء على حدة ويراعى الخصم فى البيع بالجملة وللطلبة
قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر	باللغة العربية



اول خريطه عملت لمؤلف عن قناة السويس
«عن كتاب ريو»

قناة السويس

مفخرة القرن التاسع عشر

برزخ السويس قبل حفره ـ قبل ان نفيض الحديث عن قناة السويس نرى من المستحسن ان نأتي على طرف من وصف برزخ السويس قبل حفره وما كان عليه من الاهمية لنتعرفه ثم نقول كلمة عن نشأة مدينة السويس الذي سمي باسمها .

تعلمون حضراتكم ان برزخ السويس لسان من الارض ضيق يصل بين القارتين الافريقية والاسيوية واقع في الشمال الشرقي لوادى النيل متوسط عرضه نحو ١١٢ كيلو مترا.

ويقول علماء طبقات الارض انه من المرجح ان ارض هذا البرزخ حديثة التكوين . وانه في بدء العصر الرباعي الجيولوجي كان بحر القلزم (البحر الاحمر) وبحر الروم (البحر الابيض المتوسط) متصلين اتصالا تاما بمجرى من الماء يشبه مضيق البسفور ، غير ان رمال الصحراء التي كانت تكتنفه من ضفتيه وزبد النيل تكاتفا على طمسه . وبمضى الزمان زالت اثاره ولم يبق منها دليلا على هذا الاتصال سوى البحيرات المرة وبحيرة التمساح والبلاح والمنزلة . اما ما بقي من ارض البرزخ فيكاد يكون ارتفاع سطحه مساوياً لارتفاع سطح البحر ماخلا في نقطتين . واحدة منهما بين البحيرات المرة وبحيرة التمساح وهي عتبة (سيرابيوم)

وتعلو عن سطح البحر بنحو اربعة عشر مترا . والثانية بين بحيرة التمساح وبركة المنزلة وهى عتبة الجسر وارتفاعها عن سطح البحر يبلغ نحو ثمانية عشر مترا .

ويوجد فيما بين بحيرات التمساح والنيل منخفض من الارض يمتد من الغرب الى الشرق هو وادى الطميلات. ويقدر العلماء المختصون انه كان يجرى فى بطن هذا الوادى فرع قديم من النيل كان يصب فى البحر الاحمر ولقد كان برزخ السويس ، قبل اكتشاف طريق رأس الرجا الصالح، هو السبيل الاوحد الذى كان معروفا للوصول الى الهند . فكانت البضائع والسلع تفرغ من السفن فى الاسكندرية او دمياط على شاطىء البحر الابيض المتوسط ثم تحمل على ظهور الابل الى السويس ثم يعاد شحنها بالسفن كرة اخرى. وكانت الضرائب التى تجبى على مرور هذه التجارة بالبرزخ من اهم موارد الثروة فى مصر حتى اذا كشف البرتغاليون طريق الرجاء الصالح تحولت التجارة اليها وهجرت طريق مصر لسهولة الطريق الجديدة وقلة نفقاتها ولصون البضائع وعدم تعرضها لهجمات قرصان البحر الابيض المتوسط ولسطو قبائل البدو الذين كانوا يتعرضون للقوافل التى كانت تنقل البضائع من الاسكندرية الى السويس

ولما تولى محمد على الكبير مؤسس الاسرة المالكة فى اواخر القرن الثامن عشر للميلاد امنت الطريق بفضله فى الاراضى المصرية كافة . وكان نفوذ الدولة البريطانية قد اتسع فى بلاد الهند واصبح من الضرورى لها اتخاذ طريق اقصر لمواصلاتها بهذه المستعمرة العظيمة من طريق

رأس الوجا الصالح التى كانت تستغرق زمنا طويلا . هنالك فكر بعض رجال الانكليز فى احياء طريق البرزخ وتنظيم نقل البضائع الخفيفة الثمينة والبريد بين اوربا والشرق عن طريق هذا البرزخ. وفى عهد عباس الاول اتفق الانكليز معه على تمهيد الطريق من العاصمة الى السويس فى الصحراء الشرقية وضمان المحافظة على القوافل التى تنقل البضائع بين القاهرة والسويس فمهد تلك الطريق وجعلها صالحة لمرور القوافل واعد فيها اماكن للاستراحة لحفظ الامن وتيسير المياه الصالحة للشرب وما الى ذلك من موجبات التسهيل والامان لنقل المتاجر وذلك فى سنة ١٨٣٥ م وكانت معروفة بالسكة البيضاء.

وكان يمر بالبرزخ طريقان تتجه واحدة منهما نحو الشمال الى سوريا والاخرى الى الجنوب نحو بيت الله الحرام .

مدينة السويس اما مدينة السويس ذاتها فمقامة على الخليج المسمى الآن باسمها فى الطرف الشمالى للبحر الاحمر، وكانت وجدت مدينة قبلها شماليها حيث كان ينتهى الخليج، وذلك منذ التواريخ المتوغلة فى القدم وهى مدينة (كليزما) كما كان يسميها الاغريق و (القلزم) كما كان يدعوها العرب وباسمها سمى البحر الاحمر ببحر القلزم وخليج السويس بخليج القلزم . ولقد تمشت هذه المدينة مع حركة انحسار مياه الخليج عن الارض الجفاف فتنقلت معه الى الجنوب شيئا فشيئا . ثم اقيمت فى القرون الوسطى مدينة جديدة هى (مدينة السويس الحالية).

ولقد ظلت هذه المدينة فى رغد ورخاء طالما

كانت محطا لرجال التجارة التى كانت تمر بها بين الشرق والغرب . غير انها سقطت بعد اكتشاف طريق رأس الرجا سقوطا عظيما حتى وصلت الى درجة من الضعة والتقهقر، قبل فتح القناة الحالية، جعلت عدد سكانها لا يتجاوز الفا وخمسمائة نسمة. ويجتاز السويس الآن فى موسم الحج الاف من الحجاج مصريين واجانب كان عددهم فى سنة ١٩٢٢ خمسة عشر الف حاج تقريبا وليس لسكانها سوى هذا الموسم مورد كسب مهم .

القناة فى زمن الفراعنة الاول — ان وصل البحرين الابيض المتوسط والاحمر الذى قام به رجال القرن التاسع عشر لم يكن الا تحقيقا لامانى سادة مصر القدماء وفراعنتها العظماء . لانه اذا صحت رواية مؤرخى العرب فيما قرره امامهم شمس الدين، يكون الفرعون (ترسيس)، الذى كان يتبوء عرش مصر فى عهد ابينا ابراهيم الخليل، قد حفر خليجا (كما كان يسمى) حينما هبط هذا النبى العظيم ارض مصر تسهيلا للمواصلات مع مكة المكرمة التى كانت فيها (هاجر) ام اسماعيل .

ويستخلص من روايات المؤرخين سترابون ودى بلين أن «ستى» الاول وابنه رمسيس الثانى (سيزوستريس) كما يسميه الاغريق قد حققا فى سنة ١٣٨٠ قبل الميلاد فكرة وصل البحرين بخليج كانوا يسمونه (تينات) يعنون به (الثقب) يخرج من فرع النيل الشرقى وهو الفرع البيلوزى (ولعله بحرمويس) فى نقطة بجوار بوبسطة (الزقازيق الآن) ويسير بمحاذاة وادى الطميلات متجها من الغرب الى الشرق ثم ينثنى لهاخلفة نحو الجنوب فيخترق البحيرات المرة ويصب فى بحر القلزم عند

LA BASSE EGYPTE

مصر السفلى

AU IIIe SIECLE DE L'HEGIRE

في القرن الثالث من الهجرة

9e SIECLE AP. J.C.

في القرن التاسع من الميلاد

MEDITERRANÉE

البحر الابيض المتوسط

TINNIS

CHARQYIA

ATRABIA

LE CAIRE

القاهرة

مدينة (ارسينويه) بالقرب من موقع مدينة السويس الحالية . وقدمثل الفرعون هـذا (التينات) بنقوش بارزة على الجدار الخارجى الشمالى لمعبد الكرنك بالاقصر . وهى تمثل ستى الاول عائدا منتصرا من فتوحاته فى سوريا والكهنة واشراف البلاد يستقبلونه بباقات الورد والزهور مهنئين على ضفة هذه الترعة التى كانت تحميها القلاع .

ولم يتيسر لنا الوقوف على معلومات كافية عن طول هذا الخليج وعرضه . انما يقول بعض المؤرخين ان هذه القناة لم تكن تستعمل الا كترعة لارواء الاراضى . وعلى كل حال فالظاهر انها طمرت منذ القرن العاشر قبل الميلاد بتأثير سفى الرمل .

وفى اوائل القرن السابع قبل الميلاد اى فى سنة ٦٠٩ اعتزم الفرعون نيخاوبن بساماتيك الاول حفر خليج جديد يمر بقرب طريق الخليج العتيق ان لم يكن سار فى جزء كبير منه . وقد هلك فى اعمال حفره نحو مائة وعشرين الف عامل مصرى . ومع ذلك توقف فرعون عن إتمامه لان الالهة اوحت اليه ان هـذا الخليج لا يعود بفائدة الا على (البرابرة) يقصد الفينقيين .

وفي سنة ٥٢٠ قام دارا بن حستاسب وتولى اتمامه . ويؤخذ من روايات هيرودوت الصقلى ان طوله كان مسيرة اربعة ايام بالسفن وسعته كانت بحيث تسمح لسفينتين من ذوات المجاذيف الثلاثة بان تسيرا فيه متحاذيتين .

ثم اتى بعد ذلك بطليموس الثانى «فيلادلف» فى عام ٢٧٧ قبل الميلاد واعاد العمل فى هذه الترعة من جديد . ولا يعلم ان كان فصل

ذلك ، لان الرمال كانت عادت فطمست جزءا منها ، ام انه اراد ان يطهر مجراها فى بعض النقط . وقد اتفق على هذا القول الاخير سترابون ودى بلين وديودور الصقلى . غير ان هذه الرواية تعارضها رواية اخرى رواها هيرودوت واكدها تاكيدا لايحتمل الشك واورد بشأنها كثيرا من التفصيلات . ومؤداها ان الاعمال المنسوبة الى هذا البطليموس تنحصر فى بناء هويس اثرى عند مدينة ارسينويه يسمح بدخول السفن من البحر الى الترعه وخروجها منها اليه بسهولة . على ان الظاهر مع ذلك ان التجارة لم تكن تتجاوز هذ الخليج الا فى النادر لان الملاحة لم تكن فيه سهلة ميسورة .

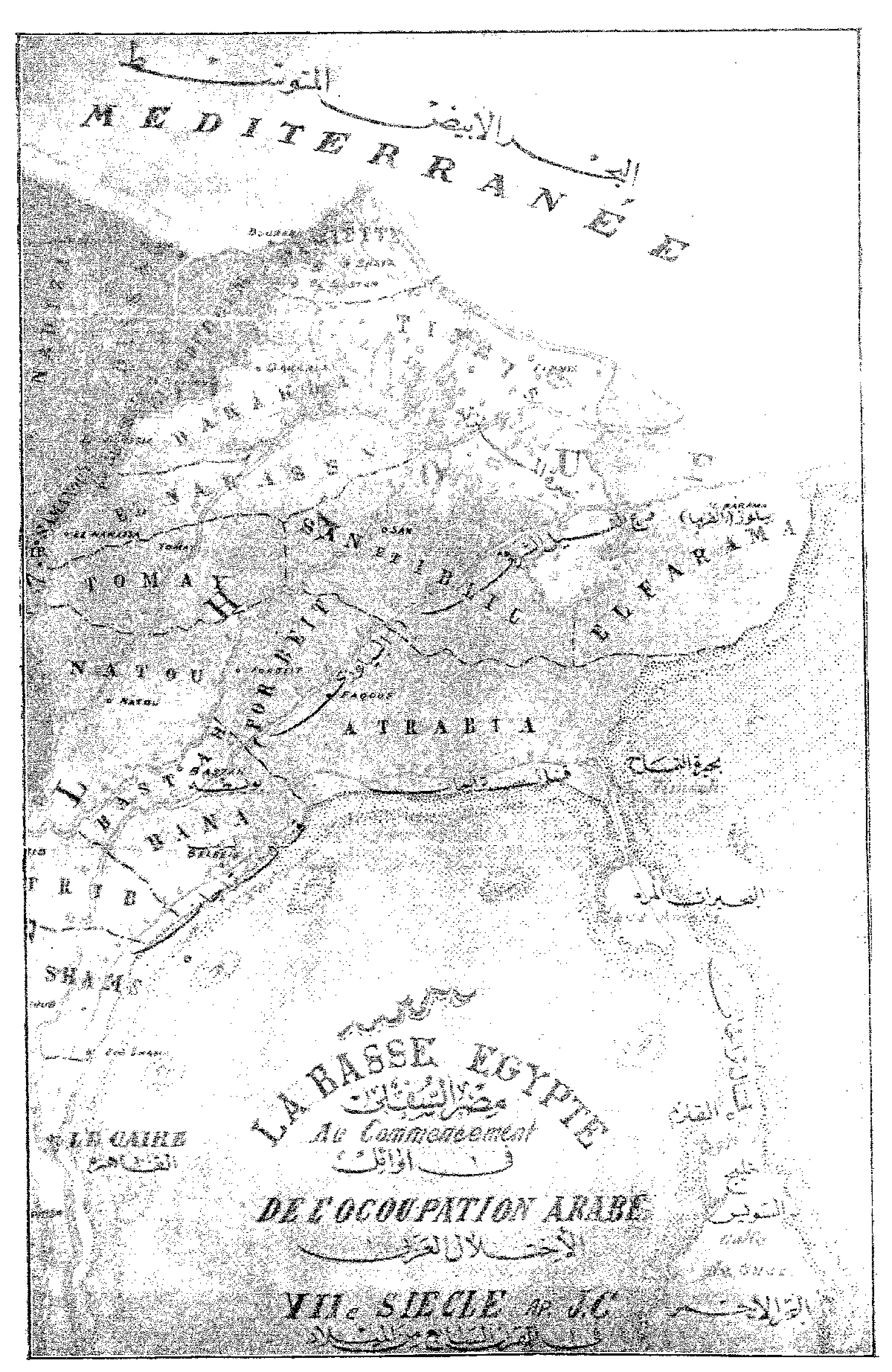
ولكن سفى الرمال اضطر الامبراطور طراخان فى أوائل القرن الثانى للميلاد الى انفاق الاموال الطائله على حفر قناة للملاحة جديدة كان مأخذها الى جنوب الاولى قليلا من فرع النيل الآتى من مكان بالقرب من القاهرة الى بلبيس (اميس طراخانيس) . (١)

القناة فى العهد الاسلامى ـ ولما فتح عمرو بن العاص فى عهد الخليفة عمر بن الخطاب أرض مصر أراد أن يشق برزخ السويس فى المكان الذى يشتد فيه ضيقه فمنعه عمر حتى لا يعترض بحر بين دار الخلافة ومصر .

قال ابو الفداء فى كتابه (تقويم البلدان) :

« ومن أماكن ديار مصر المشهورة فى الكتب القديمة « الفرما » وهى بلدة على شاطيء بحر الروم خراب وهى بالقرب من قطية على بعض

(١) انظر الخريطة


MEDITERRANÉE
TOMAI
NATOU
ATRABIA
SAN
FARAMA
BANI
SHAMS
LE CAIRE
LA BASSE EGYPTE
Au Commencement
DE L'OCCUPATION ARABE
VIIe SIECLE AP. J.C.

يوم . قال ابن حوقل « وبها قبر جالينوس » . وعن ابي سعيد : عند الفرما يقرب بحر الروم من بحر القلزم حتى يبقى بينهما نحو سبعين ميلا . قال : وكان عمرو بن العاص قد أراد أن يخرق ما بينهما في مكان يعرف بذنب التمساح فنهاه عمر بن الخطاب . وقال : كانت الروم تتخطف الحجاج »

وكان عام ٢٣ من الهجرة عام جدب في بلاد العرب عسيراً سمى بعام الرمادة . قال المقريزى : فكتب عمر بن الخطاب الى عمرو بن العاص يقول :

من عبد الله أمير المؤمنين عمر بن الخطاب الى العاصى بن العاصى فانك لعمرى لاتبالى اذا سمنت انت ومن معك ان اعجف أنا ومن معي فياغوثاه . ويا غوثاه . فكتب اليه عمرو .

« أما بعد فيالبيك . ثم يالبيك . أتتك عير أولها عندك وآخرها عندى مع انى أرجو أن أجد السبيل الى أن أحمل اليك فى البحر » . ثم ان عمرا ندم على كتابته فى الحمل الى المدينة وقال : ان أمكنت عمرا من هذا خرب مصر ونقلها الى المدينة فكتب اليه : «انى نظرت فى أمر البحر فاذا هو عسر ولا يلتام ولا يستطاع » فكتب اليه عمر رضى الله عنه : « الى العاصى بن العاصى . قد بلغنى كتابك تعتل فى الذى كنت كتبت الى به من أمر البحر . وايم الله لتفعلن أو لاقلعن بأذنك ولا بعثن من يفعل ذلك . فعرف عمرو الجد من عمر رضى الله عنه ففعل وأتم حفر الخليج القديم فى ستة أشهر (٦٤٥ ميلاديه). (انظر الخريطة)

ظل هذا الخليج الذى سمى فى ذلك العهد بخليج أمير المؤمنين مفتوحا حتى سنة ٧٥٥ الميلاد «١٤٥ للهجرة» حيث ثار محمد بن عبد الله بن الحسن ابن الحسن بن على بن ابى طالب فى المدينة المنورة على ابن أخيه ابى جعفر المنصور العباسى الذى تولى الخلافة وقتذاك فى العراق . فكتب ابو جعفر هذا الى عامله بمصر أن يردم خليج القلزم حتى لا يستعمل فى نقل الميرة الى المدينة فنفذ الوالى أمر الخليفة وظل هذا الخليج مطمورا نحو الف عام ولم يبق من أثار «خليج الملوك الاربعة»، كما كانوا يسمونه تخليدا الذكرى منشئيه الاول . رمسيس ونيخاو ودارا وبطليموس ، الا اليسير الظاهر العيان . اما البحيرات المرة التى انقطع عنها معين مياه النيل ومياه بحر القلزم فقد تحولت بمرور الزمان الى برك راكدة القناة بعد الفتح الاسلامى - وبعد أن استعمل البرتغاليون طريق رأس الرجا الصالح قام البنادقة فى عام ١٥٠٨ م - بسبب نقل شطر عظيم من تجارتهم الى أيدى الهولنديين - وفكروا فى فتح برزخ السويس فوضع نيقولو كونتى تصميما لهذا المشروع كان حظه الانزواء فى زوايا النسيان .

وفى عام ١٦٧١ وضع ليبنتز الالمانى مشروعا مماثلا لمشروع نيقولو وقدمه للملك لويز الرابع عشر ملك فرنسا الذى اهمله .

ولم يمض على ذلك الا القليل حتى قام البارون دى طوت وأقنع السلطان مصطفى الثالث بالقيام بهذا العمل العظيم . ولكن الاحوال السياسية التى كانت قائمة اذ ذاك فى العالم حالت دون قيامه بانجازه .

تاريخ قناة السويس في القرن التاسع عشر - لما فتح نابليون بونابرت القائد الفرنسوى الديار المصرية على عهد المماليك فى أواخر القرن الثامن عشر للميلاد كانت مسئلة شق برزخ السويس ضمن برنامج البعثة العلمية التى صحبت حملته الحربية . ولتحقيق هذه الغاية قام بونابرت بنفسه فى ٢٤ ديسمبر عام ١٧٩٨ من القاهرة و فى معيته الجنرال برتييه والموسيو مونج والمسيو بيرتوللي وبعض اساطين العلم للبحث عن مجرى خليج الفراعنة فعثر فى ٣٠ يناير سنة ١٧٩٩ على بعض آثاره فى شمال مدينة السويس . ثم تسنى لهم تتبعها على مدى نحو عشرين كيلو مترا .

ثم عثر قريباً من مدينة بابيس على طرفها الآخر فترك عنده مهندسا من رجال البعثة الفرنسوية هو المسيو جارتيان ليبير Gartien Lepére وكلفه فحص الامر فرفع له هذا المهندس بعد عامين مذكرة باسم لجنة الابحاث العلمية عن كيفية وصل بحر الهند بالبحر الابيض المتوسط عن طريق البحر الاحمر وبرزخ السويس .

وكان مشروع ليبير يختلف قليلا عن المشاريع التى تقدمته حيث اقترح ايجاد قناة تبدأ من الاسكندريه ثم تتبع فروع النيل المختلفة حتى تصل الى السويس . وقد قدرت نفقات انشائها اذ ذاك بمبلغ ٣٠ مليون فرنك . وقدرت المدة اللازمة لاتمامها بعشرين عاما . فلما عرض المشروع على بونابارت قال انه لا يستطيع القيام بهذا العمل العظيم .

على ان النتيجة التى وصل اليها ليبير كانت مشوبة بغلطة اساسية وهى اعتقاده ان سطح البحر الاحمر يعلو عن سطح البحر الابيض

المتوسط بمقدار ٨٠,٩٠٪ مترا. فعارض في هذا الاعتقاد المهندسان لابلاس وفورنييه وقام بينهما وبين ليبير حوار طويل كان سببا في تاخير حل المسئلة. وبعد مضى ثلاثة واربعين عاما من ذلك قام المسيو هومبرى هيل والمسيو لنيان دي بلفون، الذى اصبح فيما بعد لنيان بك، ومعهما بعض المهندسين الآخرين واعادوا فحص مسئلة ايصال البحرين وعرضوا بدورهم سلسلة مشروعات قنوات لاتحيد كثيرا من حيث المجرى عما سلفها ولكنها ظلت كلها في حيز النظريات.

ثم ظهرت من بعدهم الجمعية العالمية التى تشكلت في سنة ١٨٤٦ بارشاد الاستاذ انفانتين كبير المذهب السنت سيمونى . وكانت وجهة هذه الجمعية ان تجمع بواسطة ابحاث ودروس مستفيضة عوامل لايجاد حل نهائي لمسئلة وصل البحرين . فلم تصل الى نتيجة مرضية، رغم العناية التى بذلتها في ابحاثها والضمانات التى هيئت لها في سبيل نجاح مقاصدها . وقد كانت الجمعية مكونة من جماعات ثلاث احداها فرنسية والثانية المانية والثالثة انكليزية . فكلفت ثلاثة من اعضائها بفحص المشروع وهم بولين تالابوت Paulin Talabot ونيجرللي Negrelli وروبير ستيفن فاوفد هؤلاء بعثة فرنسية تحت رياسة بوردلو Bourdaloue للذهاب الى البرزخ وفحص مسئلة منسوب البحرين فتحققت هذه البعثة ان الفرق بين منسوبى البحرين لاقيمة له اى ١٨ سنتميترا تقريبا .

ثم قدم المسيو تالابوت مشروعا يرمى الى انشاء قناة ذات اثنى عشر هويسا تغذيها مياه النيل وتكون عبارة عن فرعين الاول من السويس

الى قناطر الدلتا (القناطر الخيرية) والثانى من هـذه القناطر الى الاسكندرية . وكان مجموع طول هذه القناة ٣٩٢ كيلومترا . ونفقاتها ١٦٢ مليونا من الفرنكات .

ولكن نيجرللى ابدى رأيا يخالف هذه الفكرة . وافقه عليه المهندسان الفرنسيان اللذان كانا فى خدمة الحكومة المصرية اذ ذاك وهما لنيان بك وموجيل بك وكان هذا الرأى يرمى الى انشاء قناة مستقيمة بين البحرين بلا اهوسة .

اما الاقتراح الذى قدمه بعد ذلك الاخوان بارو فكان مداره انشاء قناة من السويس تصعد الى الشمال مستقيمة مارة بالبحيرات المرة وبحيرة المنزلة حتى اذا وصلت قريباً من البحر الابيض المتوسط انعطفت الى جهة الغرب بمحاذاة الشاطىء حتى الاسكندرية وكان طولها مقدرا من ١٦٠ الى ١٧٠ كيلو مترا .

اخيرا ساعدت الظروف رجلا من علماء القرن التاسع عشر على تحقيق احلام الفراعنة العظام ومن خلفهم من سادات مصر : ومن سار على نهجهم من العلماء والمهندسين . فهل كان مايعبر عنه المثل السائر الذى يقول (لاجديد تحت الشمس) حقا؟ وهل كانت الاعمال التى نقوم بها او نفكر فى القيام بها ليست فى الواقع من بنات افكارنا . وهل الذين جابوا الارض قبلنا خلدوا آثارهم حيثما مروا قد اكتشفوا كل شىء ؟ لعمرى لئن صح ذلك ألا يكون من دواعى الفخر ان يقوم ابناء ذلك العصر القريب بتحقيق احلام آبائنا واجدادنا من

الاعمال الكبرى الهائله التى ما استطاع تحقيقها مشيدوا الاهرام ومجففو بحيرة موريس .

كيف نبتت فكرة حفر القناة عند ديلسبس ـ نشأ فرديناند ديلسيبس فى حجر السياسة . حيث كان ابوه الكونت ماتيود قنصلا لفرنسا بمصر عام ١٨٠٣ م وكانت صدرت اليه تعليمات من نابليون بونابارت ، القنصل الاول للجمهورية الفرنسوية ، تقضى بان يتعرف شؤون قواد القوات التركية بمصر فى اواخر عهد المماليك ويختار منهم اكثرهم جدارة واشدهم بأسا واسماهم اخلاقا فيخطر باسمه الجنرال سيبستيان السفير الفرنسوى فى الاستانه لكي يحمل هذا السفير الباب العالى على تنصيبه واليا على مصر فوجد الكونت ماتيوه ان (محمد على) هو الذى تنطبق عليه هذه الاوصاف فاختاره ونفذ امر نابليون الرجل العظيم لتولى زمام امرهم . فايد السفير الاهالى فى انتخابهم وبذلك ارتبط معه محمد على برباط صداقة متين وحفظ له الوالى الجديد هذا الجميل . وكان الكونت ماتيوه ديلسبس قدم ابنه فرديناند الى محمد على فانس فيه مخايل النجابة والذكاء .

وبعد مضى نحو سبعة وعشرين عاما من ذلك اى فى سنة ١٨٣١ كان فرديناند موظفا من قبل حكومته فى تونس . فاختارته هذه لتولى وظيفة تلميذ قنصل فى مصر . فاستقل فرديناند فى رحلته هذه سفينة شراعية اسمها ليديوجين Le Diogéne فلما وصلت هذه السفينة الى الاسكندرية دعت الظروف الى وضع ركابها تحت الحجر الصحى زمنا طويلا .



وكان قنصل فرنسا العام بالاسكندرية وقتذاك المسيو ميمو Mimault وكان من ادباء عصره . وكان مولعا بقراءة الكتاب الذى وضعه المسيو ليبير عن «وصل البحرين» فاهدى الى ديلسبس نسخة منه ليتسلى بقراءتها اثناء هذا الحجر الطويل .

وكان ديلسبس عالما بتواريخ مختلف المحاولات العديدة التى عملت لحفر اقنية تصل بين البحرين منذ عهد الفراعنة الى عهد نابليون الاول. ولكن هذه المحاولات - التى كانت ترمى فى جملتها الى وصل البحر الاحمر بالنيل ثم استعمال مجرى فروع النيل حتى الاسكندرية كطرائق المواصلات - لم تستلفت نظره كثيرا فلما تصفح هذا الكتاب الذى اهداه اليه قنصله استهوته فكرة المسيو ليبير وشغف بها وانكب على درسها من الوجهة الفنية .

اختص محمد على ابن صديقه بالرعاية والعناية . وعهد اليه بتربية نجله محمد سعيد لما كان يعهده فيه من سعة العلم والعرفان منذ قدمه له ابوه الكونت ماتيوه ديلسبس فقام على تثقيفه وتعليمه وتدريبه على مشاق الاعمال خير قيام . وبذلك توثقت بين الشاب ديلسبس والفتى محمد سعيد عرى المودة والصداقة وتولد بينهما احترام متبادل .

قضت الظروف بعد ذلك على فرديناند بترك مصر الى بلاد اوربا متنقلا فى الوظائف السياسية . حتى قضت باعتزاله الاعمال الرسمية والاقامة فى بلاده يتولى اعمال اسرته . فلما ذهب سعيد باشا فى

سياحته باروبا فى سنة ١٨٤٧ قابله صديقه واستاذه ديلسبس مقابلة الاخ لاخيه .

وكان ديلسبس لايفتأ يذكر تلك الفكرة التى نبتت لديه وليدة بحثه المتواصل فى كتاب ليبير حتى نضجت واستخلص من ابحاثه ان حفر برزخ السويس لايمكن ان يعتوره ادنى شك . وبلغ اقتناعه بذلك ان فاتح فى امر تنفيذ هذه الفكرة فى عام ١٨٥٢ صديقه قنصل هولندة الجنرال المسيو . روسينيه M,wruyssenear[S] وصديقا له اخر من اصحاب المصارف المدعو بنوافولد Benoit Foulo وقدم لهما التصميمات التى وضعها لتنفيذ المشروع . ولكن وجود المرحوم عباس باشا الاول على عرش مصر كان مما ثبط همته لعدم ميل ذلك الوالى الى مثل هذه الاعمال فوطد ديلسبس عزمه على التربص للفرص .

حتى اذا حل يوم ١٦ يوليه سنة ١٨٥٤ بينما كان ديلسبس مشتغلا ببعض اصلاحات فى منزل من منازل احدى قريباته اذ علم من الصحف بنبأ انتقال عباس باشا الاول الى الدار الاخرة واعتلاء صديقه محمد سعيد باشا العرش مكانه . فرأى ان الفرصة قد سنحت لتحقيق احلامه وارسل الوالى الجديد الى صديقه القديم واستاذه يستقدمه الى مصر لقياسمه غبطته وافراحه . فما لبث ديلسبس ان هرع الى الاسكندريه لتهنئة صديقه بما اولاه فوصل اليها فى ٧ نوفمبر من العام المذكور .

فقابله سعيد باشا مقابلة فى غاية التبجيل والحفاوة وبالغ فى اكرامه ولكن ديلسبس تهيب فى باديء الامر مفاتحة الامير فى أمر حفر برزخ

السويس . ولقد قال ديلسبس فى كتابه « مذكرات أربعين عاما » بهذه المناسبة ماتعريبه : وكان ينبغى أن أعمل بحذر حيث أخبرنى المسيو رويسينير نه يذكر انه سمع سعيد باشا يقول قبل توليه منصة الحكم ان والده المعظم محمد على عرض عليه مشروع حفر قناة ببرزخ السويس فرفضه بسبب الصعوبات التي كان يخشى أن تضعها انكلترا فى سبيله . وان رأيه اذا صار يوما واليا على مصر أن يحذو حذو أبيه .

وفى الواقع أن المسيو جالليس بك الذى كان رئيسا لفرقة المهندسين والذى انشأ استحكامات الاسكندرية وطوابيها عرض على محمد على الكبير مشروع هذه القناة كما عرضه كذلك موجيل بك . وفعلا كلف محمد على الكونت والوسكي الذي كان اذ ذاك فى مهمة بمصر فى سنة ١٨٤٠ بعمل مساع تمهيدية فى اوروبا خاصة بهذا المشروع . ولكن الحوادث السياسية التى طرأت وقتذاك بشأن مصر جعلت تلك المساعى عديمة الجدوى .

وكان محمد على جد مهتما بأمر وصل البحرين وكان يحادث بشأنه قنصل فرنسا بمصر الذى كان أخبر حكومته بمحادثاته مع الوالى وكان قنصل انكلترا فيها يخطر حكومته بأن محمد على قليل التفاؤل بالمشروع وانه لن يقبل على كل حال أن تتولى شركة أمر حفر هذه القناة . وكانت النمسا من جهتها تحاول أن تنقل المسئلة من القاهرة الى الاستانة لتتولى هى الامر دون الدولتين المذكورتين : ولكن محمد على كان يقول « لا اريد ان يكون فى مصر بسفور ثان » واخيراً نجح

الانكليز فى مشروع انشاء سكةحديدية من الاسكندرية الى السويس عن طريق القاهرة .

لازم ديلسبس سعيد باشا فى غدواته وروحاته وفى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٥٤ قام سعيد باشا برحلة من الاسكندرية الى القاهرة عن طريق الصحراء اللوبية على رأس عشرة آلاف جندى بمدافعهم وخيولهم فاستصحب فى رحلته هذه صديقه ديلسبس . وكان الامير يختلى كثيرا به ويذاكره فى امور البلاد .

فدعاه الامير فى مساء يوم ١٥ نوفمبر ليوافيه فى سرادقه حيث كانت الحملة نازلة فى الصحراء . فانس ديلسبس من الامير انعطافا شديداً عليه فعرض عليه ان يخلد ذكره ويشهر ايام حكمه بعمل من الاعمال العظيمة وطرح امامه مسئلة حفر قناة فى برزخ السويس توصل البحرين وتكون صالحة الملاحة . وابان له نتائجها ومايعود منها على العالم اجمع من النفع الجزيل . وافاض فى تحبيذ الفكرة ماشاءت له فصاحته فقال له سعيد باشا (لقد اقتنعت . وقبلت ماعرضته على وسنهتم اثناء باقي الرحلة بطريق التنفيذ . لقد اتفقنا . تستطيع ان تعتمد على) فقدم له ديلسبس فى الحال مذكرة ابتدائية عن المشروع قال - (ان وصل البحر الابيض المتوسط بالبحر الاحمر بواسطة قناةصالحةالملاحةامر توجهت نحو فوائده انظار جميع الرجال العظام الذين حكموا مصر او مروا بها كسيزوستريس والاسكندر وسيزار والفاتح العربى العظيم عمرو بن العاص ونابليون الاول ومحمد على).

ولقد وجدت فى سالف عصور التاريخ قناة توصل بين البحرين بواسطة مجرى النيل . لبثت دهراً لم يعرف مقدار فى ابان حكم الاسرات الفرعونية . ثم أوجدت مرة ثانية وظلت مفتوحة نحو ٤٤٥ عاما منذ خلفاء الاسكندر الاول والفتح الرومانى حتى حوالى القرن الرابع قبل الهجرة . ثم حفرت مرة اخرى ودامت مدة قدرها ١٣٠ عاما منذ الفتح الاسلامي .

وحينما نزل نابليون الاول ارض مصر كلف لجنة من مهندسيه بمهمة البحث عما اذا كان من الميسور ايجاد هذه الطريق للمواصلات وصيانتها صيانة تامة . فحلت المسئله بطريقه ايجابية . اذ رفع اليه العالم الكبير المسيو ليبير التقرير الذى وضعته اللجنة فقال : (انه لعمل عظيم ولست انا الذى استطيع ان اقوم به الآن . ولكن الحكومة التركية قد تجد يوماً مجدها وفخارها فى تنفيذ هذا المشروع .

ولقد حان الوقت الذى تتحقق فيه نبوءة نابليون فان شق برزخ السويس مقدر له اكثر من سواه . ان يكون واسطة فى حفظ كيان الامبراطورية العثمانية . وان يثبت لمن كانوا يرجون سقوطها وخرابها انها لا تزال ذات وجود مخصب وانها قادرة على ان تضيف الى تاريخ حضارة العالم صفحة مجيدة .

لماذا اجتمعت كلمة حكومات الغرب واممه على المحافظة على (السيد العظيم) فى امتلاكه البوسفور .

ولماذا كانت دائما الدولة التي تحاول تهديدهذاالمركز عرضة للمقاومة المسلحة من جميع دول اوربا؟ذلك لان الممر الذى يصل البحر الابيض المتوسط بالبحر الاسود ذو اهمية عظمى حتى ان الدولة الاروبية التى تضع يدها عليه تصبح سيدة الجميع وتتحكم فى الدول الاخرى . وبذلك تنقلب الموازنة الدولية التى يحرص عليها الجميع ويعنون بامرها .

الى ان قال:(ولقد طلب المسيو ليبير منذ خمسين عاما عشرة آلاف عامل واربع سنوات للعمل ومن ٣٠ الى ٤٠ مليون فرنك لاعادة حفر القناةالعتيقة الغير مستقيمة المجرى . ثم ابدى رأيا مفاده انه من الميسور حفر برزخ السويس بواسطة قناة مستقيمة تصعد من السويس الى بيلوز .

واختار المسيو برلين تالابوت،احد المهندسين الثلاثةالذين انتدبتهم جمعية ابحاث قناةالبحرين مع المسترستيفنسون والمسيو نيجرللي،الطريق الغير المستقيم من الاسكندرية الى السويس منتفعا بقناطر الدلتا.وقدر النفقات اللازمة لمشروعه بمائة وثلاثين مليونا من الفرنكات للقناةذاتها و٢٠ مليونا لانشاء ميناء السويس .

ثم فحص لنيان بك،الذى يدير منذ ثلاثين عاما اعمال حفر الترع بالقطر المصرى بكل مهارة ، موضوع قناة البحرين على نفس الارض التى ستمر بها القناة . فاصبح رايه ذا قيمة خاصة . فعرض شق البرزخ فى المنطقة الاكثر ضيقا من سواها مع انشاء فرضة كبيرة داخلية فى

حوض بحيرة التمساح وجعل مدخل القناة من جهة بيلوز والسويس صالحين لمرور السفن الكبرى .

وبعد ان عدد ديلسبس سلسلة المشروعات التي عرضت بعد ذلك على محمد على الكبير من جاليس بك وموجيل بك قال: (وبواسطته يصبح الحج الى بيت الله الحرام ميسورا امينا فى كل وقت وزمان. ويسهل أداء فريضته على جميع المسلمين . كما ان الطريق البحرية تشجع تشجيعا عظيما على الملاحة التجارية والسياحات الطويلة ويقرب نحو ٢٠٠٠ فرسخ مسافات البلاد الواقعة على ضفتي البحر الاحمر والخليج الفارسي والموجودة منها على الشواطىء الشرقية لافريقيا ثم بلاد الهند ومملكة سيام والكوشنشين واليابان وامبراطورية الصين المترامية الاطراف وجزائر الفلبين واستراليا وذلك الارخبيل البعيد الواسع الارجاء الذى تتجه نحوه الآن تيار الهجرة من اوروبا العتيقة .

تلك هى النتائج المباشرة لحفر برزخ السويس . الخ . الخ . الخ.

فلما اطلع سعيد باشا على هذه المذكرة ازداد اقتناعه بما سيناله العالم من اليسر والرخاء وماسيكون من انتشار المدنية والعمران فى الاقطار الشرقية بفضل هذا العمل العظيم الذى عهد اليه القدر أن يقوم به ويحميه .

امتياز حفر القناة — ولما وصل سعيد باشا الى القاهرة قادما من هذه الرحلة الصحراوية بجنده ومدعويه انزل ديلسبس فى قصر المسافرين وهو الذي كان مخصصا فى ايام الحملة الفرنسوية للمجمع العلمى ولاجتماع اعضاء لجنة القناة فيه تحت يارسة المسيو ليبير . وكانت هذه الدار قبل

الحملة الفرنسوية مقرا لحسن كاشف ثم جددت بعد الحملة الفرنسويه منزلا للمسافرين (المسافر خانة) ثم اعدت لمدرسة الناصرية الابتدائية وهى الآن المدرسة السنية للبنات بالناصرية .

وفى يوم ٢٥ نوفمبر استدعى الوالى صديقه اليه بالقلعة وهو لا يعلم سبب دعوته . فلما اقبل عليه النفى لديه لفيفا من القناصل العامة والوجهاء اتوه للتهنئة بسلامة وصوله . فما هم سعيد ان اعلن على رؤوس الاشهاد وفى هذا الجمع الحافل ماوعدبه صديقه ديلسبس من منحه امتياز حفر قناة السويس ، واكد هذا التصريح بانه سيمنح امتيازا بتأسيس شركة عالمية مساهمة لابراز المشروع الى حيز الوجود ولم يمض على ذلك خمسة ايام حتى انجز الامير وعده ووقع فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ الامر العالى الذى بمقتضاه يمنح (صديقه المخلص النبيل السامى المقام) امتياز حفر القناة وتأسيس شركة لذلك . ولقد ذكر فى مستهل هذا المستند ان المشروع عمومى وان رسوم المرور بالقناة وحقوق المرور بها تكون واحده بالنسبة لجميع الدول « فلا يجوز منح أى تفضيل خاص لتمييز امة على اخرى » وكانت مدة هذا الامتياز تسعة وتسعين سنة تبدأ من تاريخ افتتاح القناة للملاحة . على ان تنازل الحكومة المصرية للشركه التى ستؤلف لهذه الغايه عن جميع الاراضى التى لا تزرع والتى لا تكون مملوكه للاهالى الواقعه على ضفتى الترعة النيلية التى ستنشأ على مدى كيلومترامن الجهتين بشرط ان تقوم الشركة بريها وزرعها دون ان تدفع عنها ضرائب لمدة عشر سنوات تبدأ من يوم اعداد الارض للزرع . وكان البند الاخير من عقد الامتياز بالصيغة التاليه (وانا

نعد بمساعدتنا ومساعدة جميع موظفي حكومتنا التسهيل تنفيذ الامتيازات المذكورة والانتفاع بها)

لما تسلح ديلسبس بهذه الوثيقة ولى وجهه شطر العقبة الثانية في سبيل تحقيق مشروعه العظيم . وهي العقبة المالية. فلم تكن هذه من العقبات التي يستحيل التغلب عليها . اذ لجأ في الحال الى مائة من اصدقائه ورصفائه القدماء وحملهم على ان يكتتب كل منهم بحصة ثمنها خمسة الاف فرنك للقيام بالنفقات اللازمة للاعمال التمهيدية . فكانوا هم اول مؤسسي هذه الشركة . ثم تعهد سعيد باشا بدفع النفقات التي تزيد عن المبلغ المكتتب به . وكانت هذه الزيادة في الواقع مبلغا لا يستهان به

في شهر ديسمبر من ذلك العام سافر ديلسبس الى برزخ السويس يصحبه لينان بك وموجيل بك لدرس طبيعة الارض هناك بين بحيرة المنزله والسويس . وفي ٢٠ مارس سنة ١٨٥٥ قدموا تقريرا وافيا برايهم فكان مطابقا للراي السابق الذي يرمى الى حفر ترعة بدون اهوسة تمر على خط يكاد يكون مستقيما من السويس على البحر الاحمر الى بيلوز (الفرما) على البحر الابيض المتوسط . يكون عمقها ثمانية امتار لتكفي لمرور السفن الكبرى بها التي حمولتها ثلاثة آلاف طن ويكون طولها لغاية ١٢٠ مترا واتساعها ٢٢ مترا من القاع منتفعين في ذلك بانخفاض البحيرات المرة وبحيرة التمساح ثم حفر ترعة للمياه العذبة تخرج من النيل عند القاهرة وتمر بوادي الطميلات حتى تصل الى بحيرة التمساح وهناك يتفرع منها فرعان يحاذيان قناه السويس يذهب واحد منها صوب بيلوز، والثاني صوب مدينة

السويس. وتجاب هذه الترعة مياه الشرب للعمال الذين سيعملون فى حفر القناة ولاحياء موات الاراضى المتنازل عنها للشركة. وقد قدرت النفقات العمومية لهذه الاعمال بمبلغ ١٨٥ مليون فرنك. ومتوسط المدة التى يتم فيها العمل بست سنوات. والايرادات السنوية الناتجة من استثمار القناة بعد حفرها بمبلغ ٣٠مليون من الفرنكات باعتبار ان رسم المرور على الطن الواحد ١٠ فرنكات

ولقد اختتم هذا التقرير بالعبارة التالية: (ولنا وطيد الامل ان يقابل هذا العمل بما يستحقه من الرعاية حيث تعود منه الفائدة العظمى والشرف الباذخ على اول من يقوم به ولا يقتصر هذا العمل على انتاج ارباح لانزاع فيها بل سيكون اكبر مظهر من بواعث انتشار المدنية والعمران بارجاء العالم فى القرن التاسع عشر) فصادق الوالى على هذا التقرير وقبل ما فيه. ولرغبته فى توثيق عرى العلائق الحسنة بينه وبين الخليفة الاعظم زف الى جلالته هذا النبأ السار ملتمساً الموافقة عليه. فكان لما ابداه الوالى من دلائل الاحترام والتعظيم لمولاه اطيب اثر. اذ لم يكن فى الواقع ملزما باستصدار تصديق من السلطان على الاعمال التى من هذا القبيل حيث ان معاهدة سنة ١٨٤١ تبيح لمصر ان تقوم بكل عمل يكون من شأنه النفع العام بدون مراجعة الباب العالى.

وأبلغ الامير ممثلى الدول الاجنبية بمصر نبأ هذا الامتياز وكان المسيو ديلسبس هو المكلف من قبل الوالى بابلاغهم النبأ. وكان نابليون الثالث وقتذاك امبراطوراً لفرنسا فاظهر تأييده للمشروع بان اهدى سعيد باشا نيشان (اللجيون دونور) فى ٢٢ دبسمبر سنة ١٨٥٤.

اما قنصل جنرال الدولة البريطانية فقد طير هذا الخبر الى حكومته بطريق البرق، وارسلت تعليماتها اليه بمراجعة الوالى فى هذا الامر للوقوف على حقيقته . فسأل الوكيل السياسى سعيد باشا عن الكيفية التى ستحفر بها القناة فاجابه الامير قائلا : « ان المسيو دليسبس اصبح ممثل الشركة المالية وهو سيدعو جميع الامم للاشتراك فى تكوين رأس المال . »

مناهضة الحكومة الانكليزية للمشروع ـ ومن ثم اخذت الصحف لانكليزية تحمل على المشروع وتسفه احلام من فكروا فيه والقائمين به وبدأت الحكومة الانكليزية تتحفز لمناهضته واحباطه . فارسل المسيو دليسبس للمستر ريشارد كوبدن العضو بمجلس النواب البريطانى فى ٣ ديسمبر سنة ١٨٥٥ خطابا يدافع فيه عن المشروع يقول فيه :

« جئت كصديق للسلام والاتفاق الانجليزى الفرنسوى بنبأ يوثق عرى هذا الوفاق . »

الى ان قال « ويقول بعضهم ان مشروع والى مصر سيصادف معارضة فى انجلترا ، غير انى لا استطيع تصديق ذلك . فان رجال دولتكم على درجة من الفطنة والذكاء لاقبل لى معها ان اقبل مثل هذا الفرض . ماذا . انكلترا التى تملك وحدها اكثر من نصف تجارة الهند والصين العامة . والتى لها فى آسيا امبراطورية مترامية الاطراف . يكون فى استطاعتها تنزيل نفقات تجارتها الى الثلث وتقريب اطراف دولتها بما يساوى نصف مسافتها الآن ثم هى لا تسمح بذلك ان يتم . امن اجل انها تريد ان تمنع الامم النازلة على ضفاف البحر

الابيض المتوسط من انتهاز مواقعها الجغرافية لتقوم بقسط من التجارة في البحار الشرقية اوفر مما كانت تقوم به حتي الآن . تحرم هي نفسها من الفوائد الجمة التي ينبغي لها ان تغنمها من الوجهة المادية والسياسية من وراء هذه السبيل الجديدة التي تفتح للمواصلات . لا اسبب سوى ان سواها من الامم في موقع اكثر موافقه منها . كأن الموقع الجغرافي هو كل شيء او كانه ليس لانكلترا في جميع الاحوال مغنم في هذا العمل اكثر من جميع الدول الاخرى مجتمعة »

ثم اعترض على القول القائل بان الطريق القصير يحمل انكلترا على ان تستخدم سفنا اقل مما تستخدم الآن لنقل تجارتها . تكون النتيجة تعطيل الاسطول التجاري البريطاني . فقال . (وليس مفهوما لما لا ينصح الذين يبدون هذه المعارضة للحكومة الانكليزية باتخاذ طريق رأس (هورن) للسفر الى الهند حتى يتسنى لهم استخدام سفن اكثر مما تستخدم الآن في طريق رأس الرجاء الصالح .

واذا وقع المستحيل وعرضت الصعوبات التي يهددوننا بها فان لي املا في ان الرأى العام الذي له قوته في انكلترا . يتغلب على المعارضات التي تقدم لغايات شخصية والعقبات العتيقة .

وكان سعيد باشا اشترط لصحة الامتياز ان يصادق عليه جلالته السلطان فاتفق مع دياسبس على ان يقوم الاخير بنفسه بمهمة الذهاب الى الاستانة للحصول على اقرار الامتياز . وافهمه انه انما طلب هذا التصديق لمجرد المظهر الرسمي الذي لا يؤبه له . وانه اذا اقتضت الضرورة

يستطيع الاستغناء عنه . ثم قال له (وإننا واثقون نحن الاثنين انه فى البدء فى العمل متى اردنا حتى قبل تأليف الشركة) سافر دليسبس الى الاستانه فالفى الحكومة العثمانية منشرحة الصدر الى المشروع والسلطان نفسه ميالا الى نفاذه . ولقد بعث المسيو دلسبس بخطاب من الاستانة فى ١٥ فبراير سنة ١٨٥٥ الى صديقه محمد سعيد باشا يقول له :

حينما وصلت الى الآستانة وجدت المجال امامى متسعا للعمل ولئن كان لم يبد من احد رأى فى صالح المشروع فانه لم يقدم كائن من كان حتى الآن على الكلام والعمل ضده .

غير ان سفير انكلترا فى الاستانة السر ستراتفورددى راد كليف اخذ يناهض المشروع ويمانع فى المصادقة عليه بايعاز من اللورد بالمرسيون وزير خارجية انكلترا حيث كانت له اذ ذاك الكلمة العليا فى الدوائر السياسية كما كان للورد ستراتفورد اكبر نفوذ على دوائر الاستانة الحكومية .

وحصلت اول مقابلة بين ديلسبس والصدر الاعظم رشيد باشا فى صبيحة يوم ١٢ فبراير قدم له فيها المشروع والامتيازات الممنوحة له من الوالى وترجمة المذكرة التى وضعها عنه . وقال لفخامته بعد تلاوتها ما يلى :

لا محل لان ابين لفخامتكم الفوائد التى تعود من وراء هذا العمل العظيم الذى لا ينقصه سوى مصادقة جلالة السلطان حتى يدخل فى دور النفاذ . لانكم وقفتم على مبلغ هذه الفوائد مما تلوته على مسامعكم الان وانى اعلم ان العقبة الوحيدة التى تخشونها ليست معارضة انجلترا ذاتها التى تتجه نحو صداقتها جميع اميالى بصفتى فرنسويا اصيلا . بل هو خوف تعكير

خاطر سفير يتحكم تحكما ظاهرا يسيء به الى سلطة سيدك وكرامته

والذى اود الوقوف عليه هو معرفة ماذا كانت هذه العقبة لها من القوة على افكاركم اكثر مما لكم من الميل الى ارضاء امير ذى ثقافة يبدى مثل هذا الاحترام لمتبوعه . وهو ذراع الامبراطورية العثمانية اليمنى كما انكم انتم رأسها المفكر . فهل تضعون فى كفتى الميزان الفائدة التى تعود عليكم من استمرار العلاقات الحسنة مع محمد سعيد باشا الذى كفل هذا العمل على رؤوس الاشهاد . وربطه بشرفه وكرامته وايصال حبل الثقة المتبادلة بينكما والصداقة اللازمة لكما فى الاحوال الحاضرة . تضعون كل ذلك امام تغيير مزاج وقتى لممثل اجنبى .

ومع كل فما دام الامر يمس الاهتمام بمقياس اميال هذه الدولة تلك فيما يختص بمسئلة حكومية داخلية لا يستطيع امرءو عقلا ان ينازعكم الحق فى التصرف بشأنها بمحض اختياركم . فهل لا تجدون ان الاميال التى ابدتها حكومة جلالة الامبراطور نابليون خليقة بان يعتد بقيمتها . فاذا كنا اردنا احترام رأى جلالة السلطان وسعينا باخلاص فى ابعاد كل مايحتمل ان يمس كرامة الامبراطورية العثمانية واستقلالها فاننا مع ذلك لم نوجد مجالا للظن فى اننا تخلينا كلية عن أبداء ما نستطيع من تأثير نحن محقون فيه . ولكن الامبراطور والله الحمد لم يعود اوربا قبول مثل هذا الغرض . وانكلترا التى لا تراعي الظروف كما نراعيها نحن ايدت لدى الباب العالى ان لوالى مصر الحق فى انشاء السكة الحديدية الموصلة من الاسكندرية الى السويس دون حصوله على اذن

من متبوعه . ثم عادت بعد ذلك رغما من معارضة السياسة الفرنسوية الى ترجيح ضرورة استصدار اذن السلطان بالنسبة لقناة السويس . ولم يخش احد اغضاب سفير فرنسا .

الى ان قال : (فاننا نمتنع عن التدخل رسمياً لندع لهذه المسئلة صبغتها الشخصيه منعاً لكل سوء تفاهم . فهل يصح ان نكافأ على هذا السلوك المستقيم بان نرى عملا كهذا معرضا للخيبة . ذلك العمل الذى ستصفق له جميع الامم والذى يهيء أسعد الفرص الذى تظهر فيها الامبراطورية العثمانية امام العالم انها صممت على ولوج سبيل التقدم والمدنية وانها لا تزال تحافظ على مبادىء ابداء رأيها الخاص ودلائل الحياة .

ثم زاد على ذلك فى النهاية قوله : (انني هنا يافخامة الصدر الاعظم لست الا صديقا للباب العالى . وانى مندوب من قبل الوالى ولست مندوب الحكومة الفرنسوية التى لم اتلق منها اية مهمة »

ولكنه مع كل ذلك لم يفز منه بغرضه لان السياسة الانكليزيه كانت مابرحت واقفة كسد منيع دون حصوله على فرمان المصادقة على الامتياز .

ولقد علق ديلسبس على هذه المقاومة الانكليزية فى مذكراته بقوله :

وكنت اتوقع هذه المعارضة اكثر من كل انسان ، سواء مماعلمتيه انى ام مما علمته انا بخبرتى الشخصية ، فلطالما عرضت لى فرص عديدة تتبعت فيها سياستهم فى مصر فتعرفت اتجاهها . فلم استنفذوا جهدهم فى احباط حملة الجنرال بونابرت ؟ ولماذا شملوا المماليك بعد ذلك بحمايتهم

وقد كان دأب هؤلاء المماليك بذر بذور الشقاق فى البلاد ورفض التجارة الاجنبية . والسعي فى اهمال وادى النيل الخصب . ولماذا احاطوا عباس باشا الاول بتأييدهم ونصائحهم ذلك الامير المتعصب عدو التقدم والرقي الذي قضت القدرة الالهية ان تستخيره فى الوقت الذى كان يتحفز فيه للاخلال بنظام مصر وخرابها .

ذلك لانه يوجد فى انكلترا حزب غايته انزال الوالى الى مركز راجاتهم فى الهند حيث كانوا يحسنون لهم عدم النظام حتى تحل الساعة التى يرى فيها هؤلاء الامراء المفتونون ان لا سبيل لامامهم الا بان يدخلوا فى ظل الحماية البريطانية او ان يبيعوا بلادهم الى انكلترا .

ومن حسن الحظ ان تكون هذه الآراء ليست هى آراء جميع الناس فى بريطانيا وان يوجد فى ذلك البلد الحر عدد عظيم من ذوى القلوب الكبيرة والذكاء الشديد الذين يستطيعون عاجلا أو اجلا قيادة الرأى العام. ولما اشتدت المعارضة ودخل المشروع فى دور سياسى خطير لم يكن احد يتوقعه رأى المسيو ديلسبس ان يقابل الخطر مواجهة. وكتب للسفير الانكليزى بالاستانة . الفيكونت سير اتفورد راد كليف خطابا بتاريخ ٢٨ فبراير يصارحه فيه رأيه ويقول فى مطلعه (هنالك امور ينبغى ان يقابلها المرء بكل صراحة ليتسنى له حلها حلا نهائيا كما ان هنالك جروحا ينبغي ان يكشف عنها كشفا عميقا ليمكن مداوتها تماما . فان الرعاية التى قابلتم بها ملاحظاتى الاولى بشأن عمل لا اخفى خطورته . تشجعني على ان اعرض على تقديركم وجهة نظر يظهر لى انه من المفيد مواجهتها فى

برزخ السويس . فان نفوذكم السامى وصفتكم الخاصة وكثرة تجاربكم التى تخولكم بالطبع الحق فى التدخل فى كل قرار تصدره حكومتكم فيما يختص بالشرق . يجعلنى اعاق أهميه كبرى على ان آلالو جهدا فى تكوين رأيكم لكى تكونوا على بينة من الامر .

وتوسع ديلسبس فى هذا الخطاب وابان فيه جميع الفوائد السياسية والاجتماعية التى تتولد من الاتحاد الانكليزى الفرنسوى . وتساءل عما اذا كانت قناة السويس حقا تكون سببا فى قطع العلائق او تراخيها بين الامتين . ثم اجاب على ذلك بانه لا يصدق ذلك ثم قال فان الامتين لم يعد لهما الا غايه واحدة ومطمع واحد الا وهو انتصار الحق على القوة والمدنية على البربرية .

وبعد كلام طويل تكلم فيه المسيو ديلسبس عن علاقات الدولتين ببعضهما ختم خطابه التاريخى بقوله: فلنفتح البرزخ اذن ولتتصل امواج البحر الابيض المتوسط بامواج الاقيانوس الهندى ولتستكمل اعمال السكك الحديدية في مصر فيصبح امتلاك ارضها لاقيمة له فى نظر انكلترا ولن يكون هذا الامتلاك سببا فى التشاد الممكن وقوعه بين هذه الدولة وفرنسا . ويصبح اتحاد الدولتين بعد ذلك مما لا نزاع فيه وتمحى من العالم تلك التخرصات والاراجيف التى قد ينشأ عنها قطع الصلة بينهما .

ولا يخص مافى هذا الاستنتاج من المغالطة حيث اثبتت الايام عكس ماذهب اليه ديلسبس فى بيانه هذا . ولكن هذا الكتاب لم يكن ليوقف تيار المعارضة الانكليزية . فطلب المسيو ديلسبس اذناً لمقابلة جلالة السلطان

فة ابله وكان فى هذه المقابلة موضع رعايته واكرامه، فاستبشر ديلسبس خيرا وبعث بكتاب الى رشيد باشا الصدر الاعظم فى ١٩ فبراير يشكره فيه على تمكينه المقابلة السلطانية ثم يقول له. وان الرعاية التى شملني بها جلالة السلطان لتبعث فى نفسى كثيرا من الامل فى نجاح المفاوضات التى تشرفت بتلقي مهمتها من سمو محمد سعيد باشا الذى يثق ثقة تامة فى تاييد فخامتكم وان اتفاقا نبيلا بينكما لتحقيق اجل الاعمال التى عملت فى الازمان الغابرة والحاضرة يكون بمثابة خدمه جديدة بارزة تضاف الى الخدمات الجليلة التى اديتموها لقضية الشرق وطمانينة .

عرض الامر بعد ذلك على مجلس وزراء الدولة. فقدم له ديلسبس مذكرة ابان فيها الادوار التى مر فيها المشروع . ولكن مجلس الوزراء اخذ يسوف اصدار قراره بشأنه ويؤجله من جلسة لاخرى . بغية كتساب الوقت وانتظار للحوادث متأثرا بضغط السفير الانكليزى. فلما رأى ديلسبس ان الامر يتطلب زمنا ليس بالقصير اعتزم العودة الى مصر لمراجعة الامير . فحمله الصدر الاعظم كتابا الى سموه مؤرخا فى اول مارس ١٨٥٥ هذا نصه :

بعد الديباجة اعرض .

يعود الان اليكم المسيو فرديناند ديلسبس . وطبقا لما تفضلتم سموكم تعريفنا عنه . قد الفيناه ضيفا جديرا بكل اكرام واحترام لشخصه. وكانت الغاية من حضوره الى هنا مسئلة القناة التى لها تلك الاهمية الكبرى ولقد انتهزت فرصة وجوده بالاستانة وحادثته مرات عديدة محادثات

طويلة عن امور كثيرة . وقد تشرف كذلك بحظوة تقديمه الى الذات الشاهانيه فكان موضع الرعاية والعناية السامية .

وطبقا للاوامر العالية التى صدرت بشأن مشروع القناة المهم . قد وضعت هذه المسئلة موضع ابحاث مجلس الوزراء . ولما كان المسيو ديلسبس لا يستطيع انتظار نهاية هذه الابحاث فقد قرر سفره من هنا وسافيد سموكم قريبا بالنتائج التفصيلية لهذه المباحثات .

فلما وصل ديلسبس الى مصر يحمل كتاب الصدر الاعظم قابل الامير بالقلعة السعيدية بجوار القناطر الخيرية فاطلعه سموه على رسالة واردة اليه من صهره كامل باشا الذى كان بالاستانة . وكانت هذه الرسالة محررة عن لسان الصدر الاعظم ذاته يستفسر فيها عن بعض تفصيلات كان اشار اليها فى كتاب منه للامير تاريخه ٨ مارس . وكانت هذه الرسالة التي ارسلها له صهره خصوصية محضة رجاء ان لا يطلع عليها احدا وهذه الاستفسارات هى :

اولا ـ عن الضمانات التي ستطلب من شركة القناة عن سيادة المناطق التى تمر بها هذه القناة .

ثانيا ـ التنازل عن ملكية الاراضى لاروبيين الامر المخالف للعرف القديم للدولة ولمعتقداتها .

ثالثا ـ عن الاضرار التى قد تلحق بمصر من جراء العداء الانكليزى

رابعا ـ عما قيل مما قدمه القنصل الجنرال البريطانى بمصر من الاحتجاجات على المشروع لدى سعيد باشا قبل حكومته ـ واخبره الوالي انه اجاب

ى كل هذه الاستفسارات بما يقنع الباب العالى كل الاقناع . بعد ذلك حضر الى مصر أحد القواد الاتراك فارتاب الوالى فى المهمة التى أتى من أجلها . فسأل المسيو ديلسبس يوما عما اذا كان قدتنسم شيئاً عن مهمة هذا الضابط العظيم فأجابه بأن الاشاعات تدور حول انه انما حضر يلتمس مالا وخيلا وحبوبا من باب الاعانة . وكان الوالى اذ ذاك فى سياحة على النيل وكان لا يفتأ يستصحب صديقه فى كل رحلة من رحلاته لشدة تعلقه به وبمشروعه . فلما وصلا الى الاسكندرية استدعى الامير اليه ذلك القائد العثمانى وكان اسمه رشيد باشا . فسلمه هذا كتابا برسم سموه من وزير حربية الدولة رضا باشا يستدر به كرم سعيد باشا بسبب حرج الحال ويسأله اعانة فوق العادة من الخيل والبغال والحبوب. وبعد انقضاء يومين على هذه المقابلة أخذ الامير ديلسبس على مفرده وقال له :

لقد أجبت رضا باشا على خطابه قائلا : انه اذا كان هذا الطلب وصلنى عن طريق الباب العالى، الذى لا أرى كثيراً مايحملني على العطف عليه الآن ، كنت رفضته رفضا باتا . أما وأنا راغب فى ارضاء من ظهر بين الوزراء كافة بمظهر المؤيد تأييداً صريحا لمشروعى الخاص بفتح قناة فى برزخ السويس والذى لم يتهيب الدفاع عن هذه الفكرة فى مجلس الوزراء رغما عن المعارضة الخفيفة التى أبداها اخرون . كل ذلك يحملنى أن أكون على قدم الاستعداد لتلبية مطالبه . وبما أن كل امرىء ينبغى له أن يهتم بشئونه الخاصة فسأقتصر الآن على اعداد الرسالة التى سأبعث بها في

نفس السفينة التى تنقل إلى التصديق من السلطان على مشروعى الخاص بشق قناة البحرين .

ولكن ديلسبس لم يعبأ بمعارضة انكلترا ولا بتأخير مصادقة جلالة السلطان على الامتياز - بل حمل الامتياز الذى منحه اياه صديقه الوالى ورحل الى فرنسا لتأليف الشركة التى ستقوم بهذا العمل الخطير، فشجعه سعيد باشا عند سفره بقوله : (اعلم انه اذا صادفتك صعوبات فى سبيل تأليف هذه الشركة . فانى مصمم على القيام بهذا العمل من مالى الخاص ومن أموال بلادى مضافا اليها أموال من يلبون نداءك) .

وصل ديلسبس الى فرنسا فأخذ فى البدأ بنشر الدعاية المشروعة معارضا حملات الصحف البريطانية التى كالت له من أنواع القذف والتشهير والشتائم مالا يدخل تحت حصر . حيث كانت تؤيدها اذ ذاك حكومتها . طفق ديلسبس يحارب خطة الصحف مااستطاع الى ذلك سبيلا، مستعينا فى ذلك بقلمه فى الصحف الفرنسوية، وأقلام اصدقائه فى الصحف الانكليزية الكبرى . ثم بطلب آراء شركات الملاحة والتجارة الكبرى في انكلترا ذاتها التى كانت كلها فى صفه . وبدأ اذ ذاك عهد حوار عنيف حاول فيه خصومه التغلب عليه - فرأى ديلسبس أن يعرض قضيته على الفحص الدولى فأخذ قلمه وكتب دعوة لمشاهير المهندسين وغيرهم فى الدول المختلفة ممن يستطيعون بما وهبوا من علم وعرفان أن يزودوه بنصائحهم . فلبى دعوته الكثيرون وهم : المستر ماك كلين من كبار

المهندسين والمستر شارلى ما نبى سكرتير المعهد الهندسي المدنى بلندره، وحضر عن النمسا المسيو نيجرللي والمفتش العام لسكك حديد الحكومة، واجاب طلبه المسيو باليوكابا وزير اشغال تورين والذى انشأ الاعمال الهندسية المائية بها . ومن بروسيا المستشار لنتز مدير الاعمال المائية بمقاطعة الفستول . ومن اسبانيا الدون مونت سينو مدير عموم الاشغال العمومية بمدريد . ومثل فرنسا فى هذه اللجنة المسيو رينو مفتش عموم ادارة الجسور والارصفه . والمسيوليوسون المهندس المائي للبحرية الامبراطورية . والفيس اميرال ريجودى جنوى والكونتر اميرال جوريس.

فتألفت منهم لجنة وصلت الى الاسكندريه ودرست المشروع وكانت فى صالح انشائه ومد القناة على خط مستقيم من السويس الى البحر الابيض المتوسط

فاجتمع هؤلاء اول مرة فى باريس فى ٣٠ اكتوبر سنة ١٨٥٥ وقرروا ان تذهب لجنة فرعية دولية الى ارض مصر لتفحص مسألة وصل البحرين على ذات الاماكن التى ستحفر فيها القناة وان يقوم مندوب خاص اثناء هذا الفحص برفع خريطة خليج بيلوز .

وبينما كانت هذه اللجنة فى اجتماعاتها تتباحث فيما اذا كان من المستطاع حفر قناة السويس تنتخب لجنة فرعية كما قدمنا . كان اللورد بالمرستون يعلن انه مضاد لفكرة حفر القناة . وكانت جريدة التيمس تعيد حملتها عليه فى مقال رأت فيه الاستحالة المطلقة لشق برزخ السويس من الوجهة المادية . غير ان تعرض اللورد بالمرستون وحملة جريدة

التيمس لم يمنعا اللجنة الفرعية المذكورة من السفر إلى مصر حيث غادرت مرسليا فى ٨ نوفمبر سنة ١٨٥٥ فوصلت إلى الاسكندرية فى ١٨ منه . ولقد رحب بها الوالى اعظم ترحيب واكرم مثواها ايما اكرام فوضع تحت تصرف اعضائها جميع بواخره وكل سككه الحديدية وكافة خدم قصره، وخصص لنجاح مهمتهم العلمية ثلاث مائة الف فرنك من جيبه الخاص . فلما رأى ديلسبس الحفاوة التى يقابل بها الوالى اولئك العلماء قال له (انك تعامل هؤلاء السادة كانهم رؤوس متوجة) فاجابه سعيد باشا بقوله (بلى . ولاشك . اليسو رؤساتوجها العلم) .

وبعد ان جابت هذه اللجنة انحاء برزخ السويس وفحصته من جميع الوجهات العلمية والفنية . وبعد ان سافرت على ظهر النيل حتى الشلال الاول لدرس نظام مياهه حررت تقريرها الابتدائى ووقع عليه اعضاؤه فى ٢ يناير ١٨٥٦ وقدمته إلى سعيد باشا. والى حضراتكم صورة هذا التقرير الابتدائى :

دعوتمونا سموكم إلى مصر لنبحث مسئلة حفر برزخ السويس فى ذات المكان . ولقد سهلتم لنا سموكم السبل ليتسنى لنا فى نفس الارض التى اقترح مرور القناة بها الحكم على قيمة الحلول المعروضة . وطلبتم منا ان نختار منها اسهلها وآمنها واكثرها فائدة للتجارة الاوروبية.

ومما ساعد على تأديتنا هذه المهمة جمال الطقس وقصر مدى هذه المهمة سهل علينا اداءها توفير السبل المادية التى وضعت تحت تصرفنا حتى اتممنا رحلتنا على مانشتهى . وقد كشف لنا البحث عن عقبات لاعداد لها بل

هى فى الواقع استحالات تقف فى وجه تسيير مجرى القناة نحو الاسكندرية كما ابان لنا هذا البحث سهولات غير منتظرة لانشاء ميناء فى خليج بيلوز وان القناة المستقيمة من السويس الى خليج بيلوز هى الحل الوحيد، اذان مسئلة وصل البحر الاحمر بالبحر الابيض المتوسط ونفاذها ميسور ونجاحها مضمون ونتائجها لتجارة العالم لاعداد لها . ولقد كان اقتناعنا بهذا الشأن باتحاد الاراء . وسوف نبدى اسباب هذا الاقتناع فى مذكرة تفصيلية مؤيدة برسومات بحرية عن خليجى السويس وبيلوزى وقطاعات تبين ارتفاع الاراضى وبيانات تعين فيها طبيعة الاراضى التى سيخترقها القنال .

ويستدعى تحرير هذه المذكرة وعمل الرسومات والقطاعات وبيانات نتائج فحص الاراضى مجهودات تتطلب زمنا طويلا لاتمامها سنشتغل فيها بهمة باوربا بحيث اننا نؤمل ان نقدمها لسموكم بعد بضعة اشهر. أما الان فاننا نبادر بأن نذكر هنا ماقررناه وهو :

(١) ان توجيه مجرى القنال الى الاسكندرية غير مقبول من الوجهتين الفنية والاقتصادية.

(٢) ان الاتجاه المستقيم فيه كل السهولة لانشاء القناة ذاتها مع ايصال فرع اليها من النيل ولاتوجد الاصعوبات عادية فى سبيل انشاء ميناءين .

(٣) ان ميناء السويس تفتح على فرضة امينة متسعة يتسنى

اجتيازها فى كل وقت ويستطيع ان يوجد فيها عمقها ٩ امتار على مدى ١٦٠٠ مترا من الشاطىء .

(٤) يجب ان تنشأ ميناء بيولوز ، التى يقترح المشروع الابتدائى وضعها،فى غور خليج ٢٨ كيلو مترا تقريبا الى جهة الغرب فى المنطقة التى تتوفر فيها مياه عمقها ٨ امتار على مدى ٢٣٠٠ مترا من الشاطىء حيث يمكن الرسو فيها بالسفن وإدارة آلاتها بسهولة.

(٥) ان نفقات انشاء قنال البحرين والاعمال المتعلقه بها لا تتعدى مبلغ ٢٠٠ مليون من الفرنكات الواردبالمشروع الابتدائى الموقع من مهندسى سمو الوالى .

اعضاء اللجنة الدولية لقناة السويس

الامضاءات . كاراد . رئيس

(ا . رينو . دى تيجرللى . مالكلين . ليوسو . اعضاء)

وعلى ذلك اصبحت المسألة محلولة نهائيا من الوجهتين العلمية والفنية وبدا للقائمين بالمشروع انه لم يبق لانجازه الادعوةارباب رؤوس الاموال جهارا للاشتراك فيه . ولكن موقف انجلترا المعادى لم يكن ليسمح بالمشروع فى ذلك حالا . فلكى ينير المسيو دلسبس الرأى العام فى العالم ويحمله على اصدار حكمه فى الموضوع نشر محاضر جلسات اللجنة الدولية والمستندات البحرية والتجارية التى يمكن ان يبنى عليها اقناع الجميع .

وفى هذه الاثناء انشأت مجلة ادنبره،لسان حال اللورد بلمرستون المأجورة،مقالا ضافيا حاربت فيه فكرة امكان حفر قناة تصل بين بحر

آخر . وأخذت تناقش الفوائد التى قد تعود من ورائها فلم تكن مسألة حفر هذه القناة فى نظر لسان حال الوزير الانجليزى الا مسألة خيالية تستفز اهتمام الرؤوس الجوفاء وتسليهم. ولكنها اذا نظر اليها من كل وجوهها لا يمكن ان يكون لها أى نفع للجنس البشرى .

عقب المسيو دلسبس على هذا المقال بمقال اخر ابان فيه الفوائد التى تعود من وراء حفر هذه القناة من حيث التجارة والملاحة واستشهد على ذلك باقوال شركة الهند وشركة الملاحة الشرقية .

أما سعيد باشا فما كاد يطلع على تقرير اللجنة الدولية حتى اصدر فى يناير سنة ١٨٥٦ امراً عالياً جديداً يؤيد فيه الامتياز الدولى ويعتمد به شروط تأليف الشركة المالية ونظمها .

وقد لوحظ فى هذا الامر العالى كل ما كانت تشكو منه انكلترا أو تشك فيه أو تخشى حدوثه فوضعت فى صلبه نصوص تزيل تلك الشكوك وتتلافى الشكاوى . من ذلك ان انجلترا اظهرت قلقها من كثرة العدد الهائل من العمال الاوروبيين الذين يقتضى وجودهم فى هذا العمل العظيم بمصر . فازالة لهذا القلق نص فيه على ان اربعة اخماس العمال الذين سيعملون فى هذا العمل على الاقل يكونون من المصريين. ثم ابدت الحكومة الانكليزية شكها فى انه سيكون من المتيسر مرور السفن الكبيرة الحمولة من القناة . فمنعاً لهذا الشك ذكر فيه ايضا مايأتى :

ولكى تكون القناة صالحة للملاحة الكبرى ينبغى ان تحفر على العمق وبالسعة الواردين بتقرير اللجنة العلمية وان ينشأ فى بحيرة التمساح

ميناء يمكن ان يسع السفن التى تكون من اضخم حجم . ولقد تخوفت انجلترا من أن الاموال التي ستوظف فى هذا المشروع لا تأتى بفائدة . فهيأ سعيد باشا للمساهمين فيه موردا اخر للكسب مقلدا بذلك طرق منح الامتيازات باوروبا وأمريكا حيث يوضع على وجه العموم بازاء الاعمال الخطيرة المعدة للمنفعة العامة تأمينات ان لم تكن غايتها حفظ رؤوس الاموال فهى على الاقل تضمن لها ريعا طيبا . لذلك تنازل الوالى للشركة ماخلا الاراضى اللازمة لانشاء القناة والمبانى اللازمة للعمل عن جميع الاراضى الغير المنزرعة والتى لم تكن مملوكة للاهالى الواقعة على ضفتي الترعة الحلوة على مدى كيلو مترا من الجانبين لتقوم الشركة بريها وفلحها على ان تعفى هذه الارض من الضرائب مدة عشرة سنوات تبتدىء من تاريخ اعدادها للزراعة .

ثم منح الشركة حق تعدين جميع الاراضى المصرية وقطع الاحجار منها طول مدة الامتياز مع اعفائها من الرسوم الواجبة عليها فى نظير ذلك وحق استيراد جميع الادوات والالات اللازمة للحفر والبناء وما الى ذلك من الاعمال دون ان تدفع عنها رسوم الجمارك .

ولما خشي سعيد باشا ان يتسرب الى ظن الحكومة الانجليزية ان لهذه القناة صفة سياسية ـ مع انها تجارية محضة ـ اعلن بالاصالة عن نفسه . وبطريق الوصاية لخلفائه على شريطة تصديق جلالة السلطان ان تظل القناة البحرية العظمى . التى تصل بين السويس وبلوز والموانى الملحقة بها مفتوحة دائما كممر دولى محايد لجميع السفن التجارية التى تجتازها من

بحر لآخر بدون ادنى تمييز خاص أو تفضيل لاحد أو لامة على اخرى .
وقد قسمت ارباح الشركة فى هذا الامر العالى على الكيفية الآتية .
١٥ فى المائة للحكومة المصريه .
١٠ « « للمؤسسين .
٠٣ « « للمديرين .
٠٢ « « لتكوين رأس مال يستعمل فى منح معاش للمتعاقدين وفى الاعانات والتعويضات أو المكافآت التى تعطى اذ استلزم الحال للموظفين بقرار من مجلس الادارة .
٧٠ « « تقسم بين الاسهم المستهلكة وغير المستهلكه على السواء بلا تمييز
١٠٠

لما ان حصل ديلسبس على هذا الأمر العالى رحل الى فرنسا ليسعى المرة الثانية فى تأليف الشركة وليقوم بمساع تحمل امبراطور الفرنسيس نابليون الثالث على التدخل فى الامر معتمدا فى ذلك على صلة قرابة بينه وبين الامبراطوره اوجينى . وكانت حملات السياسة الانكليزية لا زالت تشتد وطأتها على مشروعه وتداخلها فى الاستانة يكاد يحبط كل امل . فرفع المسيو ديلسبس عريضة الى الامبراطور نابليون فى ١٢ اكتوبر سنة ١٨٥٦ يستحث فيها سفير فرنسا فى الاستانة على مضاعفة مجهوده ويشكو من حوادث السفير البريطانى .

حينما ارسل المسيو توفنيل الى الاستانة كسفير لفرنسا فى يونية سنة ١٨٥٦ كان الاتفاق قد تم على ان يمتنع سفير فرنسا وانكلترا كلية منذ

ذلك العهد عن التدخل لدى الباب العالى بشأن قناة السويس لتأييدها أو لاحباطها .

فاذا اخل احد السفيرين بهذا الاتفاق من أى وجه من الوجوه وجب ان تترك الحرية لزميله فى العمل من الوجهة الاخرى .

والى الآن لم يمتنع اللورد سترافورد عن بذل نفوذه ليوحى الى وزراء الباب العالى بالوقوف في مواقف مضادة لحفر البرزخ . لكي يمنع التصديق على عقد الامتياز الذى منحه والى مصر بصفة قانونية .

وغير ذلك فانه من المؤكد ان الوكيل السياسى لانجلترا في مصر قد سعى في التأثير على الوالى لكي يحول نظره عن مشروع حاز الميل العام فى فرنسا وفى باقى البلدان الاوروبية . غير انه اذا كانت مساعى السياسية الانكليزية لم يكن لها نصيب فى مصر غير الخيبة التامة بالنسبة لثبات محمد سعيد باشا وذكائه . ذلك الامير الذى لا يثق فى الباطن الا في مساعدة جلالة الامبراطور وتأييده . فان نتائجها لم تكن مماثلة لذلك فى الاستانه وحكومتها على ماهى عليه من الضعف لاتنصاع الا للضغط والقوة. فكان من أثر ذلك ان الاتراك وجدوا انفسهم بين تهديدات لورد ستراقورد الشديدة وامتناع سفيرنا عن التدخل ذلك الامتناع المقرون بالتردد.فبدأوا طبعا يغيرون من مراكزهم ويظهرون الميل لمعاداة مشروع القناة ولو انهم من حيث المبدأ موافقون عليه. ان هذا الموقف مسيء لكرامتنا ونفوذنا فى الشرق . وقد زاد فى تعقيده تصرف اللورد سترادفورد بقصد الاضرار بنفوذنا الحق وبصوالحنا . حتى يثبت انه

قادر على وضع العراقيل امام اى عمل يكون له مساس باى صالح من المصالح الفرنسويه التى قد تكون لها اهمية كبرى فى نظرنا . وانه من اسهل الامور عليه فى الوقت نفسه ان يظهر مقدرته فى ارضاء المصالح البريطانية حتى فى الامور التى يختصون وحدهم بفوائدها. فقد حصل جماعة من الانكليز بمساعدته على موافقة الباب العالى على تأليف شركة انكليزية اعطي لها امتياز مد سكة حديديه طولها ثلثمائة وخمسون ميلا من البحر الابيض المتوسط الى الخليج الفارسى ـ وضمن السلطان ـ فى نظير قيام هذه الشركة بالعمل ـ ان تحصل على فائدة قدرها ستة فى المائة علي الاقل. وهذه السكة الحديدية ولو انها لم يبدأ بعد فى اجراء الابحاث اللازمة لانشائها فهى اليوم ذات اسهم لها سعر عال فى بورصة لوندرة . وستتكلف من اربعمائة الى خمسمائة مليون فرنك . وستعرض تركيا لنفقات طائله سنوية قيمتها ٣٠ مليون فرنك لفائدة رؤوس الاموال الانكليزية خاصة ولصالح النفوذ البريطانى كذلك لانه ليس من المستطاع اخفاء انه فى المستقبل يكون للشركة نوع من الاحتكار على قلب سوريا وعلى الاقاليم التى تحد وادى الفرات .

ومهما يكن من امر فانه من المرجح انه اذا نجحت هذه الصفقة فانها فى النهاية سوف تساعد على نشر المدنية والعمران بين بنى الانسان فليس من صالحنا اذن ان نكافحها . ولكن الا يصلح ماحدث لان يكون مثلا نحتذى به نحن . وليدعونا الى التفكير بان الوقت قد حان لارسال تعليمات

سفيرنا الاجل لن لا تصادر بعد الآن مسألة قناة السويس في الاستانة ولان يسمح فيها بالمصادقة عليها الخ .

لم يؤلف دليسبس شركة لان الحملة الانكليزيه غلبته في هذه المرة كذلك فعاد الى مصر ووصل الى الاسكندرية في ٢٢ نوفمبر سنة ١٨٥٦ فاستدعاه الوالى اليه فى القاهرة وانزله معه في قصر النيل وشكا اليه من الحملة الجديدة التي ظهرت حديثاً ضده بارسال الرسل الى مصر ينتقصون من هيبته في اعين الشعب ويسعون في اشعال نار الفتنة في الجيش . فقال دليسبس الا نذهب معا الى السودان فنبتعد عن هؤلاء الثقلاء ونصيب بهذه الرحلة غرضين الاول اننا نتمكن من التكلم فى شئون قناتنا وليس حولنا عاذل والثانى انك تنظر بعينك حال شعب القيت مقاليد حكمه اليك . ويبلغنا انه يئن من الظلم الضاغط عليه فتصلح حاله وتمد ظل السعادة فوقه .

فطرب سعيد باشا للفكرة وقام من فوره يعد معدات هذه السياحة . ولقد رد في اثنائها العدل الى نصابه فى تلك الاقطار النائية وابطل فيها المظالم وارضى الاهالى السودانيين وعاد منها وهم يسبحون بحمده ويذكرون سياحته فيشكرون بكل شفة ولسان .

لم تقف هذه الرحلة تيار المثالب والتهم التي كانت تلقى على القناة من الانكليز . بل اخذوا يدعون استحالة انشاء ميناء في بيلوز مدللين على ذلك بان اجتياز المنطقة البحرية في هذه الجهة غير ميسور بواسطة السفن لان قاع البحر هناك عال ولا يسمح لاى مرساة ان تتشبث به . لانه

مكون من طبقة من الوحل . الى غير ذلك مما كان يقصد به التهويش على المشروع وعلى الانشاءات الملحقة به.

فقام دياسبس الى بيلوز مصحوبا بابنه شارل وبالمسيو بارتلمي دى سنت هيلير لارتياد الشواطىء هناك .

وبعد ان امضوا اربعة اشهر فى جهة بيلوز على ظهر القرقاطة المصرية يندبيكر من يناير الى ابريل سنة ١٨٥٧ .

نشر المسيو دياسبس التقرير الذى وضع عن هذه الرحلة مصحوبا بمذكراته اليومية وهى كلها تدحض هذه الدعاوى الباطلة.

هذا ولقد فحص المجمع العلمى الفرنسوى (اكاديميه العلوم) جميع البيانات التى نشرت عن مشروع القناة وصدر قراره النهائي فيه على التقرير الذى قدمه الى هذا المجمع المسيو شارل دوبين مقرر الموضوع وهذا نص القرار :

نصرح بناء على فحصنا الدقيق بان الملاحظات التى عملت على ظهر القرقاطه المصرية بمعرفة القبطان فيلليجريت تثبت امان رسو السفن فى مرفأ سعيد بخليج بيلوز كما انها تؤيد حصول الفوائد التى تؤمل فى مدخل قناة السويس من ناحية البحر الابيض المتوسط. وانا نؤكد كفاية الطريق المزمع انشاؤها لتوفير حياة بنى الانسان وصحتهم والتقليل من ضياع السفن . ونصرح فى الوقت نفسه بان الايضاحات العلمية والفنية التى ابديت من اللجنة الدولية للاجابة على العقبات فى سبيل هذه الطريق البحرية تظهر لنا انها وافية بالغرض .

فكان هذا التصريح اقوى ضربة لحقت باشاعات السوء التى كان يشيعها اعداء القناة فيما يختص عرفاً بيلوز . بعد ذلك اهتمت الحكومة ذاتها بامر حفر هذه القناة وبما يذاع حولها من الاقاويل والتهم فانتخب بعضها لجانا منها لفحص هذه المسألة وتبيان درجة ارتباطها بمصالحها. ولقد رأت الحكومة الانكليزية ان تفحص الامر بنفسها. فاصدرت الاوامر الى سفينة انكليزية بالسفر الى المياه المصرية لتحقيق صحة تقرير القبطان فيلجريت. ولكن الصحف المعروفة بانها لسان حال اللورد بلمرستون لم تخفف من غلوائها فى الحملة على المشروع حتى نعتته بانه مشروع الغرض منه قنص الاموال بالباطل . وان حفر القناة امر مستحيل بل هو عمل جنونى :

لم يتقهقر ديلسبس امام هذه الحملات المنكرة بل اراد اولا ان يتعرف سير تيار الرأى العام الانكليزى ليقف على ماذا كان يشاطر حكومته رأيها فسافر فى اواخر ابريل اى بعد فحصه مياه بيلوز مباشرة مصمما على ان يجوب بنفسه مدن بريطانيا العظمى لمقاومة كل حملة وللاجابة على كل سؤال تنويرا للرأى العام .

وفى مدى ٤٥ يوما اقيمت له فى مدن انجلترا المهمة ٢٢ اجتماعا كليفربول ومنستر ودوبلن وكورك وبلفاست وجلاسجو وابردين وايدنبره ونيوكاستل وبوستول وحتى فى لوندره ذاتها .

وكانت الوليمة التى اقيمت فى لوندره فى ٢٤ يونيه فى جولدسميت وليمة كبرى جمعت كثيرا من كبار القوم ترأسها احد كبار ارباب المصارف

فى العاصمة الانجليزية . وكان بين المدعوين اسقف لوندره والجنرال وليم والسير رودريك مورشيزن رئيس الجمعية الجغرافية الملكية والمستر جلادستون والمستر اليس مدير شركة الهند وسواهم من العظماء . فشرب الرئيس نخب المسيو دلسبس وهنأه على مجهوداته التى بذلتها فى سبيل اختراق برزخ السويس ووصف هذا العمل بانه لا يشعر الانكليز نحوه الا بكل عطف وميل خصوصا فى الموقف الحالى - موقف التفاهم والاتحاد الخالص مع فرنسا .

وقال دليسبس فى عرض الخطبة التى فاه بها فى هذا الاجتماع وانى اجيب الذين ينظرون الى هذا العمل كانه عديم الجدوى من الوجهة المالية بأن الاعمال لا تعقد مع الذين لا يثقون بنجاحها بل تعقد مع الذين يضعون كل ثقتهم فيها . وعلى هذا الاعتبار اقول ان رؤوس الاموال الطائلة التى قدمت الى من جميع الجهات تضمن لى نجاح العملية المالية .

والذى ساعد على اقناع الرأى العام الانكليزى بمقدار الفائدة العائدة على الشعب الانكليزى قبل سواه من تقصير الطريق بين الجزر البريطانية والهند تلك الثورة العسكرية المشهورة التى نشبت فى تلك البلاد النائية وكادت تأتى على نفوذ بريطانيا العظمى فى تلك الدرة اليتيمة الماثلة فى التاج البريطانى فى اوائل عام ١٨٥٧ حيث بذلت الحكومة البريطانية اذذاك كل نفوذها للحصول على اذن من الوالى بتمرير عساكرها وجنودها من برزخ السويس فأدرك الشعب البريطانى فائدة هذه القناة اذا فتحت .

وحدا ذلك ببعض اعضاء مجلس النواب الانجليزى لمناقشة حكومتهم في امر القناة فسأل المستر هنري ديركيلي بجلسة ٧ يوليـة سنـة ١٨٥٦ رئيس الوزارة الانجليزية عما اذا كانت حكومة صاحبة الجلالة تتفضل ببذل مالها من نفوذ قبل جلالة السطان ليؤيد والى مصر لحصوله على المصادقة التي يلتمسها من البـاب العالى لانشاء قناة بحريه تجتاز برزخ السويس تلك القناة التى منح والى مصر امتيازها للمسيو ديلسبس والتى نال الموافقة عليها من جميع المدن المهمة والثغور التجارية بالمملكة المتحدة. واذا كانت هناك معارضة من قبل حكومة جلالة الملكه ارجو اللورد ان يبين دواعي تلك المعارضة فلم يراع اللورد بالمرستون موقفه بل انفجرت براكين حقده على المشروع وصرح بما يأتى : —

من المؤكد ان حكومه صاحبة الجلالة لا تستطيع ان تستعمل نفوذها على السطان لكي تدخل عليه الغش والتدليس بان تحمله على السماح بانشاء هذه القناة . لأن الحكومة بذلت فى الخمس عشرة سنة الاخيرة كل ما فى وسعها من نفوذ فى الاستانة ومصر لكي تمنع هذا المشروع من النفاذ. انه مشروع على ما اظن من حيث الوجهة التجارية يمكـن ان يحكم عليه بأنه فى صف تلك المشاريع العـديدة التى تنصب كشرك من وقت الى آخر لاقتناص أموال السذج من الموسرين الذين لا يجدون طريقا لاستثمار رؤوس أموالهم .

ويلوح لى أنه من الوجهة الطبيعيه غير قابل للتنفيذ الا بعد انفاق نفقات كبيرة جدا بحيث لا يضمن معها أي أمل فى الربح . واني اظن

اذن ان الذين يوظفون أموالهم فى مشروع من هذا النوع (اذا كان صديقي المحترم لديه بعض من ناخبيه يستعدون للاقدام على ذلك) فلن يكون نصيبهم الا الخيبة المؤسفة فى النهاية .

قال : ومع ذلك فليس هذا هو السبب الذى حدا بالحكومة الى معارضة المشروع لان من دأبها أن تدع الناس وشأنهم في السهر على مصالحهم الشخصية . فاذا انغمسوا فى مشروعات عسرة تحملوا هم نتائجها انما المشروع معاد لمصالح بلادنا مضاد للسياسة التى تتبعها انكلترا فيما يختص بعلاقات مصر بتركيا . تلك السياسة التي تأيدت بالحرب وباتفاقية الصلح المعقودة بباريس . ومن البديهى ان الذى يرمي اليه هذا المشروع هو تسهيل سبيل انفصال مصر عن تركيا . وهو مؤسس كذلك على حسابات بعيدة ترمى الى فتح طريق أسهل نحو أملاكنا الهنديه . ولست فى حاجة الى ابداء اشارة أكثر وضوحا من هذه الاشارة لتلك الحسابات لانها بارزة للعيان امام كل رجل يعير الموضوع اهتمامه .

انما أود أن أبدى دهشتى من أن المسيو فرديناند دليسبس قد اعتمد كثيرا على سذاجة أرباب الاموال من الانكليز . ففكر فى أنه اذا قام بجولة فى الاقاليم ينجح فى الحصول على الاموال الانكليزية لمشروع هو من كل الوجوه معارض للمصالح البريطانية .

ويخيل الى أن هذا المشروع انما عرض منذ خمس عشر سنة كمنافس للسكة الحديدية التى توصل بين الاسكندرية والسويس عن طريق القاهرة .

الى ان قال واذا كان صديقى المحترم نائب بريستول يود ان يستأنس برأيى فانى انصحه ان يظل بعيداً كلية عن المشروع الذى نحن بصدده.

فانضم المجلس الى رأى اللورد بلمرستون ورفض السؤال والخوض فيه باغلبية ساحقة . وكان لتصريح اللورد بلمرستون هذا الاثر الذى كان يرجوه منه فى انجلترا حيث هدأ حدة النفوس التى كانت ملتهبة شوقا لمساعدة المشروع .

قصد المسيو ديلسبس بعد ذلك الى الاستانة وعند مروره على مدينة فينا قابله النمسويون بحفاوة عظمى فلما وصل الى عاصمة الامبراطورية العثمانية بلغه نبأ سقوط وزارة بلمرستون وقيام وزارة دربى بدلها .

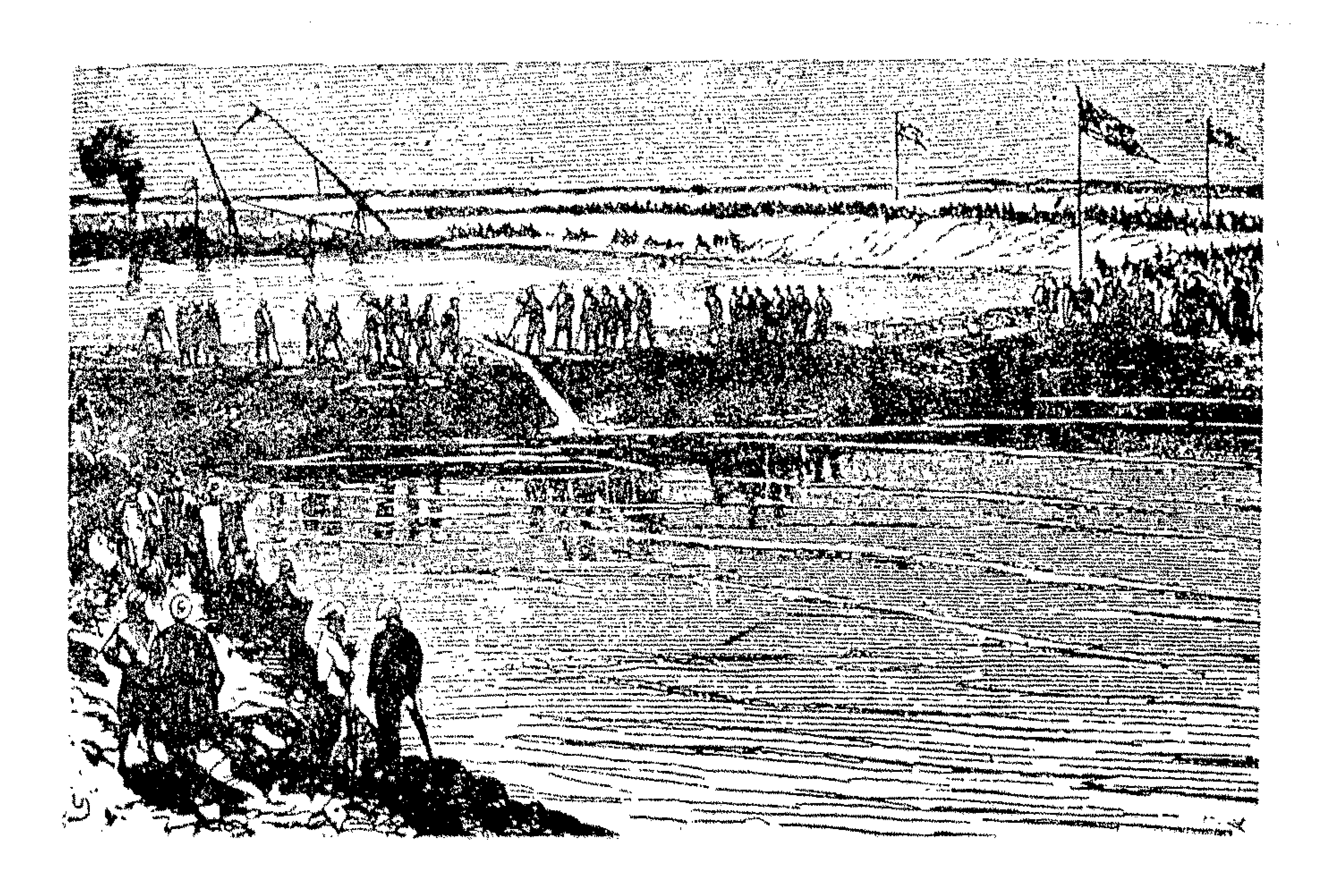
وعلم كذلك ان تصريح اللورد بلمرستون وردت عليه احتجاجات عديدة من الغرف التجارية بفرنسا والمانيا والنمسا وايطاليا واسبانيا واليونان وسواها .

لما تقلص ظل نفوذ اللورد بلمرستون بسقوط وزارته كر المسيو ديلسبس راجعا الى فرنسا واقدم فى ٥ نوفمبر سنة ١٨٥٨ على فتح باب الاكتتابات العامة فى اسهم الشركة العالمية بفرنسا وغيرها من اقطار العالم . فنجح نجاحا لم يكن ينتظره . وقد قدر رأس مال الشركة بمبلغ ٢٠٠ مليون فرنك مقسما الى ٤٠٠٠٠٠ سهم ثمن كل سهم ٥٠٠ فرنك يدفع كل مكتتب عن كل سهم يكتتب فيه ٥٠ فرنكا عند الاكتتاب . وقد اكتتب سعيد باشا فى ١٧٧٦٤٢ سهما باسم مصر .

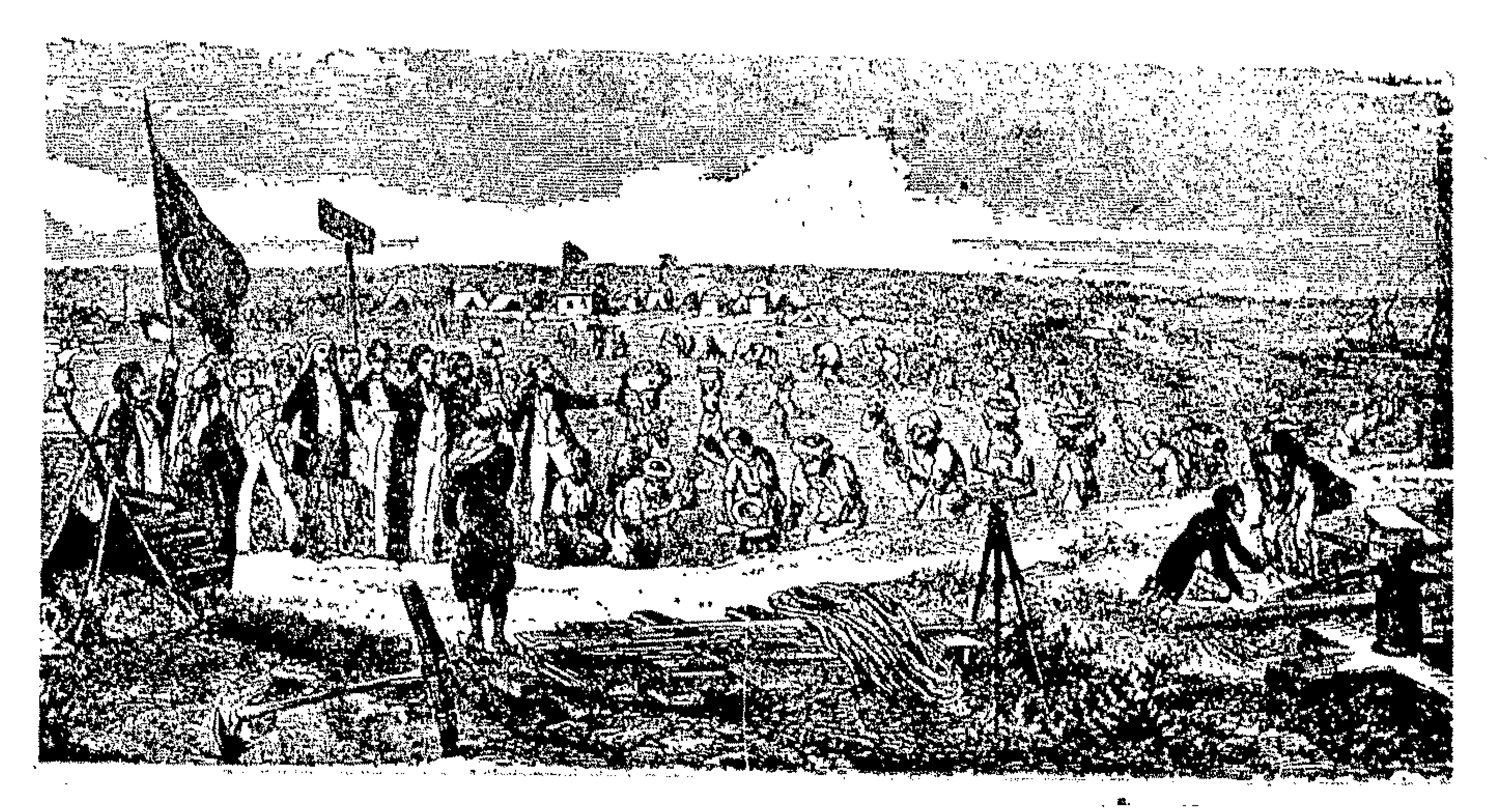
هذا ما كان يجرى فى فرنسا . اما فى مصر فقد بدأت فيها حملة ارهاب للوالى . وايهامه بطريق غير مباشر بان مجرد البدء فى الاعمال التمهيدية فى قناة السويس يكون بمثابة اعلان حرب على انكلترا وان فتح البرزخ معناه فى لغة السياسة (حال حرب)

ذلك ان الحكومة الانكليزية الجديدة اتبعت طريقا جديدا فى مناهضة المشروع بان لا تعارضه معارضة ظاهرة بل عمدت الى ارسال عمالها الى مصر كالمستر جرين قنصلها فى الاسكندرية والمستر فالم للتأثير على الوالى. ولقد جرى حديث بين المستر جرين وسعيد باشا فى ١١ ديسمبر سنة ١٨٥٨ بشأن تأليف الشركة صرح فيه سعيد باشا بانه من الخطأ ان ينسب فى اروبا الى المسيو ديلسبس وحده فضل حفر برزخ السويس لانى انا الذى اقترحت المشروع وما كان المسيو ديلسبس فى كل مافعله حتى اليوم الا منفذا لتعليماتى وستسألنى بلا شك عن الداعي الذى حملنى على التصميم على هذا العمل فاجيبك بصراحة ان الداعى الذى حملنى على ذلك هو رغبتي فى تمجيد حكومتى وتخليد اسمي . وان اخدم فى الوقت نفسه المصالح الحقيقية الامبراطورية البريطانية . ولقد فزت فى العمل بأميال جميع امم اوروبا . وانك لتعلم ان اغلب الامم الكبرى تهتم بامر حفر برزخ السويس .

فاجابه المستر جرين قائلا ليسمح لى سموكم ان الاحظ انه إذا كانت فرنسا وبعض الدول الاخرى قد اظهرت ارتياحا وموافقة على هذا



اخر معول ضرب لفتح القناة من جهة (السويس)



أول معول ضرب فى القناة من جهة (بورسعيد)

المشروع فان الحكومة الانكليزية قد اعلنت عاليا بانها لا توافق عليه لانه مخالف لمصالحها .

فاجابه سعيد باشا قائلا انى مصمم على الاستمرار فى السير فى الطريق التى اتبعتها حتى الآن وعلى ان اعمل كل مافى وسعى لسرعة تنفيذ مشروع يود الجميع انفاذه .

تململ سعيد باشا من هذه التهديدات رغما عن ثباته المعهود واظهر ماجاش بصدره لصديقه ديلسبس فوضع هذا حدا لهذه التهديدات المستترة بان اوحى الى الاميرال يطلب الى هؤلاء الرسل الانكليز الذين كانوا يسعون فى التأثير عليه ان يقدموا له ملاحظاتهم كتابة فلم يجرؤ واحد منهم على ذلك وانقطع ذلك التيار المخيف .

اول معول ضرب في القناة ـ واخيرا ـ وبعد مضي مايقرب من اربع سنوات فى مخابرات مستمرة ومناقشات طويلة وعراك مستديم ورغما عن العقبات المتنوعة التى استمرت فى النهوض فى وجه فرديناند ديلسبس سواء اكانت بالقاهرة ام بالاستانة من السياسة الانكليزية ومن المالية الانكليزية ـ اجتمعت في صباح يوم ٢٥ ابريل سنة ١٩٥٨ اللجنة المنتدبة فى مصر من قبل مجلس ادارة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية تحت رياسة المسيو فرديناند ديلسبس على شاطىء البحر الابيض المتوسط فى المكان الذى ستبدأ منه القناة وتقام فيه ميناء بور سعيد . وكان يحيط بالرئيس نحو مائة وخمسين موظفا من الساسة والبحارة والعمال الفلاحين

فنشر العلم المصرى على رأس البناء المؤقت الذى اعـد للادارة هنـاك والتى الكلمة الآتية :

باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية . وطبقـا لقرار مجلس ادارتها اضرب اول معول فى الارض التى ستفتح ابواب الشرق لتجارة الغرب ومدنيته . اننا كلنا مجتمعون هنا على فكرة واحدة وهى فكرة الاخلاص لمصالح المساهمين فى هذه الشركة ولمصالح موجدها العظـيم والمحسن اليها الامير محمد سعيد . ثم اقبل ينكت الارض بمعوله وقال:

ان الاعمال التى قمنا بها تبعث فينا الثقة بان العمل الذى سنبدأ بتنفيذه اليوم لن يكون عملا للرقي وحسب بل انه سوف يعلى من قيمة رؤوس الاموال التى ساعدت على تنفيذه علوا كبيرا .

ثم التفت الى العمال المصريين الملتفين حوله وخاطبهم قائلا :

سيضرب كل منكم اول ضربة من معـوله كما فعلت انا . واذكروا انكم لاتقومون بحفر الارض وحسب بل اعلموا ان عملـكم هذا سيجلب الرخاء الى اسراتكم . والسعادة الى بلدكم الجميل . ثم صاح «المجد والفخار لافندينا محمد سعيد باشا . فليعش اعواما طوالا»

فردد الجميع نداء ديلسبس وبدأوا يشقون الارض ويعملون بجد ونشاط وللحال حررت اللجنة الادارية النائبة عن مجلس ادارة الشركة محضرا لهذه الحفلة الحادثة ووقع اعضاؤها عليه:

ولقد كان لاول ضربة للمعول فى القناة رنة ودوى انتشر صـداها فى ارجاء العالم كافة فاستبشرت بها نفوس ووجمت قلوب ولقد افزع

دونها بريطانيا العظمى ثم تحول فزعها الى حنق شديد . ولم تكتف الحكومة الانكليزية هذه المرة بدس بعض الدسائس الوقتية بل قامت بحملة شعواء تحارب بها المشروع بكل مافى طاقتها من السبيل وكانت حملتها هذه جدية متواصلة . فرأى ديلسبس ان على نجاح هذه الحملة السياسية الجديدة اوخيبتها يتوقف مستقبل القناة . فتهيأ للدفاع واعد عدته للنضال مصمما على عدم التفريط في حق من حقوقه .

وكان سعيد باشا قد وضع تحت تصرف صديقه جميع ترساناته بالقاهرة والاسكندرية ليعد فيها الآلات اللازمة للعمل التى تكون وردت اجزاؤها لمصر من الخارج كما انه وضع تحت تصرفه كل مايحتاج اليه من الحرس ووسائل النقل بل زوده بالمدد والادوات الصغيرة .

وكان العمال يفدون على مصر من كل صقع للعمل فى القناة.ولكن انكلترا كانت اضطرت الشركة كما قدمنا الى عدم قبول عمال اوربيين الا بنسبة واحد على خمسة من العمال الوطنيين.فبدا للحكومة الانكليزية ان تمنع العمال المصريين من الوصول الى البرزخ وكان نحو ٦٠٠٠٠ عامل مصرى يعمل فى حفر القناة والقناة النيليه والاعمال الاخرى الملحقة بها فارسلت الرسل يتعرضون للعمال ويمنعونهم من العمل بالقوة . فكانوا يصدونهم عن السفر الى البرزخ بضرب الكرباج .

فاذاع المسيو ديلسبس فى انحاء العالم واعلن فى ١٦ مايو من ذلك العام عن لسان الوالى ان (سعيد باشا صمم على منع هذا التعرض مهما يكن مركز الذين يقومون به) وبذلك امتنع التعرض للفلاحين ولكن

جريدة التيمس ماعتمت ان اعدت نبالها وصوبتها نحو عدوها اللدود فاخذت تنشر المقالات تهدد الوالى وقالت فى ختام احدى هاتيك المقالات : ان اقل اشارة يقصد بها التخلص من اتفاقية سنة ١٨٤٠ تدعو الى تحمل الوالى عبء جميع قوى الدولة البريطانية . ان فى يدنا مالطه وكورفو من جهة وبمباى وعدن من الجهة الاخرى . واذن تتقدم الاساطيل والجيوش من هاتين النقطتين لتعيد الى الصواب حكومة ديدنها الطمع . فكانت هذه التهديدات الموجهة الى سعيد باشا والموقف السياسى العام الذى كان متوترا اذذاك لاشتغال فرنسا باشتراكها فى تكوين وحدة ايطاليا الامر الذى حول نظرها عن القناة مما حسبه سعيد باشا ضعفا من فرنسا كل ذلك جعله يميل الى الناحية الانجليزية .

ولقد انتهزت السياسة الانجليزية هذه الفرصة للتأثير على الوالى . فمن ذلك ان المستر فالن اطلعه على برقية خصوصيه واردة اليه من اللورد سالسبوري وقال له انها خصوصية لا يستطيع ان يترك نسخة منها . وكانت هذه البرقية تظهر البلاد المصرية كأنها على وشك الغزو العاجل وتصور الاسرة المحمدية العلوية كانها عرضة للدمار - لاسمح الله - بل ذهبت هذه البرقية الى ان فرنسا قد اعترفت بذلك . وذكر هذا الوكيل السياسي حديثا جرى بصفة سرية بين اللورد كولى السفير الانجليزى بباريس والمسيو الوسكي وزير خارجية فرنسا قال انه علم فحواه بصفة سرية خصوصية من اللورد سالسبورى فاوله تأويلا مبالغا فيها .

كل ذلك اوقع الامير فى حيرة وجعله يميل رغم ارادته الى تنفيذ

مقاصد السياسة البريطانية . فوافق على كتابة منشور وقع عليه ناظر خارجيته ، شريف باشا واذاع هذا المنشور فى ٩ يونيه سنه ١٨٥٩ وهو يذكر الشركة بان امتياز قناة السويس لم يمنح الاعلى شرط اساسى وهو تصديق السلطان عليه . وقال هذا المنشور : « ان الامير قد عنى عناية خاصة باظهار ميله وتعضيده الى عمل فيه كل هذه المنافع العمومية . غير انه ، على كل حال يقرر انه لايستطيع ان يتحمل ان يحصل بأى سبب من الاسباب البدء فى عمليات لاينبغى أن يبدأ فيها قبل الحصول على التصديق اللازم لها . »

وقد اعلن هذا المنشور لجميع القناصل الجنرالية واختتم بهذه العبارة (واننا اذا رفعنا الى سامى علمكم . ياجناب القنصل الجنرال ، قرار سموه القاضي بمعارضة الاعمال الحالية الجارية فى برزخ السويس . تلك الاعمال التي هي بطبيعتها وبصفاتها التى اتخذتها . ليست لهـا ابدا صفة الاعمال التمهيديه . نرجوكم ان تتفضلوا بالتنبيه على مواطنيكم الذين يعنيهم هـذا الامر ان يمنعوا فورا عن الاشتراك فى الاعمال المذكورة حتى لاتوجد الحكومة المصرية فى حالة الاضطرار الى اتخاذ الاجراءات التي لا بد منهـا لتحقيق التمتع بحقوقها) وهكذا ارادت الحكومة الانكليزية ان تتخلص من القناة فحملت مصر على ان تضع فى عنقها اغلالا وفى ارجلها قيودا تحول دون قيامها باى عمل من الاعمال التى هى للمصلحة العامة بدون اذن من السلطان الامر المخالف لمنطوق اتفاقية سنة ١٨٤٠ .

ولكن الميسو ديلسبس لم يرضخ لمرامى هذا المنشور بل ارسل

احتجاجا شديد اللهجة رد به على شريف باشا فى نفس اليوم لذى نشر فيه وذكر فى هذا الاحتجاج كل ماحدث منذ اليوم الذى وطىء فيه ارض مصر واثبت ان الحكومة المصريه كانت عالمة بها يوما فيوما. بل ان كل ماحدث بناء على اتفاق سابق بينها وبينه وتصريحات علنية من الحكومة وعلى موافقة الباب العالى لذى فاوضه بصفته مندوبا من قبل الوالى ذاته

ولقد بدت هذه الضربة كانها ضربة مميتة للمشروع وظهر كانه اصبح مهددا بالموت فى فجر حياته. ولكن المسيو ديلسبس صمم على الدفاع حتى ينجز مشروعه مهما يكلفه هذا الكفاح من العناء. فسافر من فوره الى فرنسا مصمما على بذل كل مجهود لدى حكومته ولدى امبراطوره فوصل الى مرسليا فى ٢٩ يوليه.

ولما احست انكلترا بما ينويه بطل القناة خصوصا وان الحرب الاهلية بايطاليا على وشك الانتهاء. اوعزت الى وزراء الباب العالى ان ينصحوا الجلالة السلطان بزيارة بيروت فاذا حضر سعيد باشا لتحيته فيها يقبض عليه بتهمه الخروج على الدوولة ان يذهب اسطول انجليزى عظيم الى مياه الاسكندريه بحجة تحية السلطان والحقيقة انه يرابط فيها تأييدا للمناوره ولقد قالت التيمس ان هذه الزيارة ترمى الى امرين. الاول كسر شوكة الوالى ونزاع افكاره التى ترمى الى الاستقلال عن تركيا . والثانى اهانته . او بعبارة اخرى . اجباره على ان يضرب مشروع قناة السويس ضربة مميتة . ولقد اوشكت هذه الخطة ان تنفذ لولا ان الحرب الاهلية بايطاليا كانت قد انتهت وعقد الصلح فى (فيللافرنكا) فاوقفت هذه الخطة

قبل البدء فيها واقلع الاسطول الانكليزى الذى كان ينتظر الخليفة بالاسكندرية وعاد ادراجه .

وعلى ذلك لم تر السياسة الانكليزية ان تتقهقر كلية امام هذه الحالة بل رأت ان توعز الى الباب العالى بان يدعو الممالك الاوربية لعقد مؤتمر للبحث فى امر قناة السويس .

ولم يقف نشاط السياسة الانكليزية عند هذا الحد بل حمل السفير الانكليزى على الباب العالى حملات منكرات وتسلح بسلاح التهديد تارة واظهار الغضب تارة اخرى . فكان من نتائج هذه الحملات ان نشرت الصحف الصادرة فى ٤ اكتوبر نبأ من الآستانة مفاده ان مختار بك قبوكتخداى الوالى سافر الى الاسكندرية يحمل كتابا من الصدر الاعظم يشير به على سعيد باشا بان يمتنع كلية عن كل تدخل شخصى فى مسئلة حفر برزخ السويس حيث ان هذا الامر اصبح محلا للمفاوضات بين الباب العالى والدول العظمى فى انتظار اتفاق بينها .

لما وصل مختار بك الى مصر جمع الوالى القناصل الجنراليه للدول واطلعهم على الكتاب بغية استشارتهم فيه فوافق القنصل الانكليزى على رأى الباب العالى وكانت دهشة الجميع عظيمة اذ رأوا المسيو ساباتيه القنصل الفرنسوى ينضم الى القنصل الانكليزى فى الرأى .

وكان المسيو ديلسبس الى ذلك العهد يحاول ان يمنع تدخل الحكومة الفرنسوية رسميا فى امر القناة ليحفظ لها صفتها التجارية العامة . ولكن حملات السياسة البريطانيه ومهمة مختار بك التى قام بها من الآستانة

ودعوة الحكومة العثمانية للدول المفاوضة بشأن هذه القناة كل ذلك اضطر المسيو ديلسبس الى الالتجاء الى حكومته فاستأذن الامبراطور في المقابلة فاذن له في يوم ٢٣ اكتوبر في (سان كلو) وكان اعضاء الوزارة الفرنسوية في حضرته فقال له الامبراطور (كيف يمكن يامسيو ديلسبس ان يقوم مثل هذا العدد من الناس ضد مشروعك ؟) فاجابه على الفور (ذلك يامولاى لان الناس جميعا يظنون ان جلالتكم لاتودون تاييده)

ففكر الامبراطور هنيهة وهو يلوى اطراف شاربيه كما كانت عادته حينما يفكر في امر ذى بال ثم قال (حسن . كن مطمئنا . تستطيع ان تعتمد على تأييدى وحمايتى)

ثم بدا من الامبراطور انه يود ان يحادث ديلسبس على انفراد فتفرق الجماعة . ومن ثم طلب منه ديلسبس ان يامر بتغيير وكيل فرنسا السياسى بمصر فاجابه قائلا (حسن . ان لم يكن غير هذا فهو سهل . قل ذلك لوالرسكى) (وزير الخارجيه)

ثم رفع له عريضة وضح فيها كل شيء مستصرخا حكومة جلالة الامبراطور لتتدخل فى الامر لايقاف سير العراقيل التى تضعها الحكومه الانكليزية فى سبيل انجاز المشروع الذى اكتتب فيه نحو ٢٤٠٠٠ مساهم فرنسوى . وقد فزعت الاقوام فى هذه البلاد لطلب معونة الحكومة الفرنساوية حيث طلب ٧٦ مستشارا عموميا من مستشارى الاقاليم ونحو ٥٣ غرفة تجارية فرنسوية المعونة من جلالة الامبراطور وقال فى ختامها .

(ولهذه الاسباب يلوح لنا انه مما ينبغي لحكومة جلالتكم هو ان

تبين للحكومة البريطانية بالصراحة والاخلاص المعهودين فى ايضاحاتها مقدار بعد هذه المخاوف التى تنتابها عن اساس ترتكز عليه . وكيف انها مخالفة لحقيقة الواقع . كما انه ينبغى لها ان تمنح معونة نفوذها السامى . منفرده ومتحدة مع حلفائها لحقوقها المدنية ولرقى الانسانية وللتجارة العمومية . بحماية مصالح شركة يؤلف المساهمون الفرنسيون اغلبية رؤوس اموالها ومساهميها . كل ذلك محافظة على هيبة التاج .)

وانا اذن نلتمس ، بصفة ممزوجة بالاحترام ، تدخل جلالتكم الفعال فى هذا الامر . ولنا وطيد الامل ان تتنازلوا جلالتكم فتقبلوا التماسنا) .

وانا مع الاحترام يامولاى . الخ ...)

تقبل الامبراطور هذه العريضة قبولا حسنا واكد لدليسبس مرة اخرى حمايته لمشروعه . وفى الحال بدأت المفاوضات للوصول الى حل المعضلات السياسية التى اثارتها القناة . ومن ثم ارسلت اشارة برقية من الامبراطور الى مصر كانت كافية لان يتلقى مختار بك الامر بالعودة توا الى الآستانة . حيث كان السفير الفرنسوى المسيو توفنيل قد تلقى تعليمات بان يبلغ جلالة السلطان نوايا الحكومة الفرنسوية الصريحة فيما يختص بقناة السويس .

وكانت الاعمال فى اثناء تلك المناورات سائرة فى القناة ولم تتوقف لحظة ولوانها كانت غير مقرونة بالنشاط . فعاد المسيو دليسبس بعد ذلك الى مصر في يناير سنة ١٨٦٠ وقابل امير البلاد باسيوط حيث كان يقوم

بسياحة فى الصعيد . فاطلع سموه على جلية الامر واخبره بمساعيه لدى الامبراطور وعلى نتائجها فاستبشر الامير خيرا وسرى عن القوم فى البرزخ وتنفسوا الصعداء اذ علموا ان يدا قوية قد تعهدت بحمايتهم ومساعدتهم.
وبعد ان بعث ديلسبس فى عماله وموظفيه روح النشاط عاد الى باريس فى ٢٠ يناير من السنة المذكورة عن طريق الاستانة حيث سلم للحكومة العثمانية مذكرة جديدة توضح الامر وتنير الرأى العام والحكومة ذاتها والسلطان .

ولما وصل الى باريس اجتمع المساهمون لاول مرة فخطب فيهم معددا لهم الاعمال التى قامت بها الشركة منذ تأسيسها ثم عاد الى مصر وتنقل بينها وبين فرنسا طول ذلك العام يناظر الاعمال بالبرزخ ويعد الآلات فى فرنسا ويرسلها الى مصر لانجاز مشروعه .

وفى يناير سنة ١٨٦١ بينما كان فى مصر ورد على الامير كتاب من الصدر الاعظم استكتبه اياه السر هنرى بولور يظهر فيها الوزير استياء الباب العالى من النشاط البادى فى اعمال القناة وعظم ما اجرى من تلك الاعمال . فاستدعى الامير صديقه ديلسبس اليه واطلعه على هذا الكتاب قبل ان يطلع عليه سواه حتى من خاصته . فقال ديلسبس جرت العادة فى اسبانيا انه عندما يصدر الملك امرا لاحدى البلديات ويكون هذا الامر مضرا بصالح المدينة يفتح رئيس البلدية الامر الملكى فى جلسة رسمية امام اعضاء المجلس ثم يضعه على جبهته احتراما ويامر الكاتب بتسجيله ثم يقول «Se dcuta peronose Compctet» يعنى انا نحترمه ولكن

لا ننفذه . وكذلك فعل سعيد باشا فقد استدعى سكرتيره فى الحال واملى خطابا مطولا يرمي الى هذا المعنى .

استمرت مع كل ذلك المعارضة الانكليزية ولكنها كانما قد وصلت الى دور النزع . وبدأ الافراد من الانكليز يعجبون بالمشروع وبالقائم به ولقد وقع امر من هذا القبيل استرعى الانظار . ذلك ان المستر كولكهوم قنصل انكلترا الجنرال بالقاهرة والمستر ـ درس القنصل الانكليزى بالاسكندرية ابحرا على السفينة منفلوط وقصداً الى البرزخ (ليتأكدا بنفسيهما من حالة العمل هناك) فبعد زيارتهما الاعمال اقام لهما العمال وليمة وقف فيها المستر كولكهوم خطيبا وقال :

اشكركم ايها السادة للحفاوة التى قابلتمونى بها . لقد حضرت لزيارة الاعمال التى قمتم بها ولقد اعجبت بها . جبت جميع مناطق العمل وانى لارانى مازلت متأثرا مما شهدت . انى اكبرت شجاعتكم . واعجبت بالاتحاد والائتلاف السائدين بينكم . والنظام الذى ينشر دواقه على العمل وترتيبكم الذى جعلكم تتغلبون على جميع الصعوبات التى عرضت لكم ولست اشك ابدا بناء على ماشهدت ورأيت فى انه اذا عرضت لكم عقبات اكبر مما مضى يسهل عليكم التغلب عليها مرة اخرى مهتدين بهدى رئيسكم العظيم .

وانى لآمل ان لا تحدث عقبات من نوع آخر لكم . فمن الميسور فى القرن الذى نعيش فيه محو تلك العقبات . وانى اشترك بكل قلبي فى عملكم وسأتبع تقدمه بغبطة وانشراح . واشكركم مرة اخرى على الحفاوه

المقرونة بالصداقة والاخلاص والصراحة التى قابلتمونى بها . وانى اشرب نخب تقدم عملكم ولست اشك مطلقاً فى نجاحه. فبهت السامعون لهذا التصريح الفجائى الذى ما كانوا ينتظرونه من قنصل انكليزى قامت حكومته ولا تزال تقوم بخلق العقبات فى سبيل هذا العمل الذى يمتدحه ويعجب به ويمتنى له النجاح والانجاز العاجل .

استمرت الاعمال بنشاط فى كلتى الترعتين البحرية والنهريه حتى وصلت المياه العذبة الى بحيرة التمساح فى فبراير سنة ١٨٦٢ فاقيمت حفلة احتفاء بوصول هذه المياه الى قلب الصحراء . خطب فيها المسيو ديلسبس مبينا الفرق مابين الصحراء قبل وصول هذه المياه اليها وبينها بعد ان جرت اليها هذه المياه فاصبحت صالحة للسكني والانتاج .

وكان سعيد باشامصابا بداء فى الحنجرة فذهب فى النصف الاول من سنة ١٨٦٢ الى فرنسا للاستشفاء من دائه. وسافر ديلسبس كذلك الى بلاده فانتهز بعض اعداء فكرة القناة من الانكليز فرصة وجود الاثنين بالاراضى الاوروبيه . وروج تهمة جديدة ضدهما تتلخص فى ان سعيدباشا والمسيو ديلسبس على اتفاق بان يشغلا الفلاحين فى اعمال القناة بلا مقابل فى نظير قيام الشركة باعطاء شيء لسعيدباشا . لقد ذهب هؤلاء الى اثارة مناقشة فى البرلمان البريطانى حول هذه التهمة. ولكن المسيو ديلسبس دحض هذه المفتريات بكتاب ارسله الى وزير خارجية انكلترا ونشره



فى الجرائد ابان فيه حقيقة حال العامل المصرى وما يتقاضاه من اجر فى نظير عمله فى القناة والاستعدادات الصحية وغير الصحية التى انشأتها الشركة لراحته والعناية به خاصة. وفى ١٨ نوفمبر عام ١٨٦٢ دخلت مياه البحر الابيض المتوسط الى بحيرة التمساح فى الساعة الحادية عشر صباحا. وشهد حفلة دخولها الى البحيرة قناصل فرنسا وايطاليا والنمسا وشيخ الاسلام واسقف الكاثوليك بمصر وغيرهما من رجال الدين وحضر سماعيل بك (الخديوى اسماعيل) بالنيابة عن الوالى. فوقف المسيو دیلسبس وقال بصوت جهورى بين صمت العمال والمدعوين (باسم صاحب السمو محمد سعيد آمر بان تدخل مياه البحر الابيض المتوسط الى بحيرة التمساح بعون الله).

وكان ممن حضر هذا الاحتفال القومندان مانسل من البحرية الانكليزية. فالقى كلمة اظهر فيها اعجابه بما تم من الاعمال فى القناة وتمنى ان يصدق امله فى انجازه فى القريب العاجل. ثم شرب نخب المسيو ديلسبس فاجابه هذا معبرا عن شعوره نحو اشتراك هذا القومندان فى افراحهم وعد ذلك فالا حسنا للوفاق بين فرنسا وانكلترا.

القناة فى عهد اسماعيل – لم يجد الاستشفاء سعيد باشا نفعا. بل عاجلته منيته فى ليلة ١٧ – ١٨ يناير سنة ١٨٦٣، وذهب ماسوفا عليه من عارفى فضله وغيرته على ترقية شئون بلاده وخلفه ابن اخيه الامير اسماعيل فى ١٨ يناير. فتخوف ديلسبس من ان الوالى الجديد يتبع سياسة مضادة لمشروعه ولكن اسماعيل اظهر ارتياحه لمشروعه. وابدى رغبته

فى ان يتم هذا العمل الخطير فى عهده ليفخر به امام الاجيال المقبلة، واغتنم الوالى الجديد فرصة وجود ديلسبس فى يوم توليته بين قناصل الدول الذين تشرفوا بمقابلته لتهنئته بملكه فقال له على مسمع منهم جميعا: انى يامسيو ديلسبس لارى نفسى غير جدير بالملك اذا لم اكن قناليا اكثر منك. وانك لو كنت والى مصر وانت رئيس شركة القنال لما فعلت فى مصلحتها بالاستمانة اكثر مما فعلت انا . وهكذا زلت مخاوف ديلسبس من ناحية الوالى الجديد واقبل على العمل ماضيا فى انجازه .

ولكن اسماعيل حينما اطلع على تفصيلات شروط الامتياز - ولم يكن اطلع عليها قبل توليته الاحكام حتى لايجعل سبيلا للدساسين الذين كانوا يدأبون على تعكير صفو العلاقات بينه وبين عمه سعيد باشا - الفاها تؤدى الى مشاركة الشركة لحكومته فى سلطانها وفى ادارتها وماليتها . وود لو امكنه تعديلها بحيث يجرد الشركة من تلك الحقوق التى تعد على صولة حكومته دون حرمانها من امتيازها التجارى.

ورأى اسماعيل من جهة اخرى ان القناة انما تعمل بايدى فلاحى مصر وأن معظم ماينفق عليها اذ ذاك كان من النقود المصرية ريثما يتجمع الرأس مال الاجنبي المكتتب به فتاقت نفسه الى حمل الشركة على التنحى عن المشروع ليقوم باتمامه وحده ليكون له فخر انشاء القناة ولتعود فوائدها على مصر خاصة . ولقد عبر عن امانيه هذه بقوله انما اريد القناة لمصر لا مصر للقناة . ولكنه وقد شهد تصلب ديلسبس وتمسكه بمشروعه آثر العمل من طريق ينتزع به الكثير من امتيازات الشركة وبخاصة



(١) اوجيني امبراطورة فرنسا (٢) ولي عهد البروسيا
(٣) فرنسوا جوزيف امبراطور النمسا وملك المجر
(٤) ولي عهد هولاندا (٥) الاميرة عقيلته

(ص ٨)

الشروط الجائرة على حقوق حكومته فان ادى ذلك الى تنحى الشركة عن المشروع مقابل تعويض معقول حد النتيجة والا فانه يكون قد ازال عن عاتق حكومته ذلك النير الذى اتاه عليها عقد الامتياز . فوضع نصب عينيه ازالة الاشتراطات الاتية الواردة فى الامتياز :

أولا ـ الزام الحكومة المصرية بتقديم اربعة اخماس العمال الذين يستلزم العمل وجودهم مهما يبلغ عددهم وحق الشركة فى مطالبة الحكومة بتعويض فى حالة التقصير او العجز .

ثانياً ـ ملكية الشركة لترعة المياه العذبة وحق الشركة فى رى الاراضى المملوكة للافراد التى تكون مجاورة لها من مياهها مقابل جعل لم يرتبط مقداره يكون لها وحدها .

ثالثاً ـ ملكية الشركة للاراضى غير المملوكة لاحد التى قد تحتاج اليها فى عمل الترعتين البحرية الملحة والنيلية دون دفع ضرائب أميرية ، كذلك ملكيتها لجميع الاراضى التى ترويها وتفلحها على ان لا تدفع عنها اموالا اميرية الا بعد مضى عشر سنوات من تاريخ اعدادها للزراعة .

رابعا ـ سيطرة الشركة المطلقة على قناة السويس وعلى ضفتيها وحق تصرفها دون غيرها فى توسيعها التوسيع الذى يلوح لها . وحقها فى اقامة المبانى التى تريدها . ومنع الحكومة المصرية من اقامة الحصون على ضفافها وانفراد الشركة بالنظر فى شئون العمال فى مصانعها والمقيمين فى المناطق التى تعمل فيها .

خامساً - اضطرار الحكومة المصرية الى نزع ملكية الاراضى المملوكة للافراد التى قد تحتاج لها الشركة لنفاذ اعمالها او للتمتع بامتيازها .

وكانت اول خطوة خطاها اسماعيل نحو تحقيق اغراضه ذلك الاتفاق الذى ابرمه على يد وزيره نوبار باشا مع الشركة فى ١٨ مارس اى بعد توليته العرش بشهرين الذى احل بموجبه الحكومة المصرية محل الشركة فى القيام باتمام حفر الترعة النيلية ارتكانا على التفادى من المنازعات التى قد تنجم حتما عن نزع ملكية اراضى الاهالى لحفر مجرى الترعة .

ثم عقد اسماعيل مع الشركة اتفاقا ماليا بواسطة مندبه نوبار باشا بعد مضى يومين من الاتفاق الاول قرر بمقتضاه المبالغ المطلوبة من حكومته حتى ذلك اليوم عن الاسهم التى اكتتب بها الامير سعيد باشا ورتب كيفية دفعها وحفظ لحكومته الحق فى الاتفاق مع الشركة على كيفية دفع الخمسين فى المائة الباقية من ثمن كل سهم حينما تطالب الشركة باقي مساهميها بها .

ثم التفت اسماعيل الى تلك القيود التي كانت تقيد حكومته . فاتفق مع الحكومة العثمانية مقدما على العمل لهذه الغاية ابان زيارته للاستانة عقب توليته لتقديم فروض الشكر للسلطان .

ولقد اغتنم الوالى الجديد فرصة زيارة السلطان عبد العزيز لمصر مصحوبا بوزيره فؤاد باشا واستوثق من بقائهما على عهدهما معه . فلما وثق من ذلك كلف وزيره نوبار بالمفاوضة مع ديلسبس على امل الوصول

الى حل لهذه المشاكل بقبول طلباته غير ان الوزير اخفق فى مسعاه حيث كان الامير يود ان يدرك اغراضه بدون دفع اى تعويض : ولكن ديلسبس ما كان يميل الى التسليم بكل هذه الطلبات — وان كان فى الحقيقة ميالا الى التسليم ببعضها — الا فى نظير تعويضات كبيرة تمكنه من انجاز مشروعه وضمانات قوية تمنع التلاعب بمياه الترعة النيلية حتى لا يتعرض العمال الى خطر الظمأ او تحرم السفن متى حان زمان مرورها بالقناة من تلك المياه العذبة .

فلما لم تجد المفاوضات فى مصر نفعا امر اسماعيل وزيره نوبار بالرحيل الى الاستانة لحمل الباب العالى على اتمام العمل الذى تم الاتفاق عليه بينهما . فسافر نوبار فى يونيه سنة ١٨٦٣ لهذه الغاية . وقد علمت الدوائر السياسية الانكليزيه بمهمة الوزير المصرى هنالك فصادفت هذه المهمة هوى فى نفسها فانضمت اليه فيها فنجحت المهمة نجاحا باهرا حيث صدر امر الباب العالى الى الوالى بعرض مطالب ثلاثة على رئيس الشركة واعضاء مجلس ادارتها فان قبلوها فى مدى ستة أشهر فبها والا فتوقف الاعمال بالقوة الجبرية اما هذه المطالب فهى .

اولا — اعادة الاراضى التى تنازل عنها المرحوم سعيد باشا الى الحكومة المصرية .

ثانيا — وضع يد الحكومة المصرية على الترعة النيليه .

ثالثا — الغاء الشرط الذى يحتم على الحكومة تقديم العمال من طرفها الى الشركة وان لم يكن هذا فليخفض عددهم من عشرين الفا الى ستة الاف

مع رفع اجورهم واعفائهم من الخضوع لسلطة الشركة حتى يستمروا خاضعين لحكومتهم المصريه فحسب .

ولقد اعتمد الباب العالى فى ذلك على انه لم يصدق على عقد الامتياز الذى اعتمدت عليه الشركة فى حفر الترعه النيلية وفى وضع يدها علي الاراضى الكائنه على ضفتيها .

ولقد وردت فى نهاية هذه المذكرة العبارة التاليه :

ومن الواجب علينا ان نضيف الى ذلك انه على فرض ان الشركة ترفض الاستمرار فى العمل المنوى فان الباب العالى لرغبته الخالصة فى كل مايتعلق به لتسهيل المواصلات وباتفاقه الدائم مع الوالى ، فانه القيام بنفسه بانجاز ذلك العمل .

بعد ان استصدر نوبار باشا هذا الامر من الباب العالى رحل الى باريس لعلمه ان الأمر سيرفع حتما الى مجلس ادارة الشركة فيها وانه ينبغى له ان يمهد السبيل هناك لانجاح مطالب سيده .

ابلغ اسماعيل امر الباب العالى الى دياسبس ومجلس ادارة الشركة فى ١٢ اكتوبر سنة ١٨٦٣ فبعد فحصه قرر أيهم على ان يكتبوا للامبراطور كتابا يستفزونه فيه للاهتمام بالامر . ثم سافر ديلسبس توا الى باريس لمواجهة المساعى التى كان يبذلها خصمه ويكافحها . وهناك قام بينهما نضال شديد ايد فيه نوبار باشا الدوق دومرنى صنو نابليون الثالث . وايدت الامبراطورة اوجينى قريبها ديلسبس وانضمت بعض الصحف الفرنسوية الى المعارضة . ولكن ديلسبس لم يأل جهداً فى مقاومة هذه المعارضة

التي كانت تبغى هـدم ماقضى السنين الطـوال فى بنيانه . واقام مريدوه وليمة عظمى له فى باريس فى ١١ فبراير سنة ١٨٦٤ تحت رياسة البرنس جيروم نابليون حضرها نيف والف وستمائة مدعو القيت فيها الخطب الرنانة مطالبة بازالة كل عقبة فى سبيل اتمام هذه القناة فكان لهذه الوليمة وللخطب التي القيت فيها وقع فى قلوب الامة الفرنساوية حتى باتت تنادي بانضمامها الى ديلسبس .

صدور فرمان التصديق - ولغاية اوائل سنة ١٨٦٦ كان الباب العالى يماطل في منح فرمان التصديق على الامتياز الذى منحه المرحوم سعيد باشا لديلسبس وكان ذلك لضغط الدوائر السياسية البريطانية الخفى بالاستانة رغما أن عن القناة فى ذاتها كانت أوشكت ان ينتهى فيها العمل بل كانت السفن والمراكب تمر فيها من بور سعيد الى السويس عن طريق البحيرات والترعة النيلية المتصلة بها . بل وبالرغم عن انذار بعث به الامبراطور نابليون الثالث الحكومة العثمانية .

حتى اذا اتفق ان فؤاد باشا الصدر الاعظم مرض فرحل فى ذلك العام الى جنوب فرنسا للاستشفاء وكان نابليون الثالث قد اعتزم الرحيل الى الجزائر متفقدا احوالها . فلما حل ركاب الامبراطور بمرسيليا هب فؤاد باشا الى مقابلته لتوديعه . وكان واقفا ضمن حاشيته المحيطة به فاعرض عنه نابليون ولم يعره التفاته ولم يجب على تحياته. فاضطرب الصدر الاعظم وتقدم نحو الامبراطور واستفهم من السبب فى هذا الاعراض وعما اذا كان لامر ساءه بدا منه او من حكومته فاجابه نابليون بحركة

ذات معني ابهمها بكلمة واحدة وهي : ـ الفرمان. فلم يمض على ذلك الابضعة ايام حتى صدر ذلك الفرمان فى ١٢ ذى الحجة سنة١٢٢٨ و ١٩ مارس سنة ١٨٦٦ . ولقد قال ديلسبس فى هذا الصدد : ـ صدق المثل العربى الذى يقول (قيراط خوف ولافدان صداقة) .

وانه وان كانت الاعمال فى القناة لم تقف لحظة واحدة منذ بدئها إلا ان هذا الفرمان كوقود زاد فى اضرام نار النشاط فيها .

تحكيم نابليون الثالث ولكن الصحف الانكليزية انتهزت هذه الفرصة فأخذت تؤيد المعارضة واشتدت وطأتها على المشروع . غير ان اسماعيل لم يكن مرتاحا لتدخل الانكليز فى هذا الامرفكاتب نابليون الثالث رأسا واختاره حكما بينه وبين الشركة فقبلت الشركة هذ التحكيم بنفس تفيض سرورا .

فأمر نابليون بتشكيل لجنة لفحص الامور المختلف عليها تحت رياسة وزير خارجيته المسيو دى لويس . فوالت هذه اللجنة المذاكرة والدرس ثلاثة اشهر متتالية ثم رفعت للامبراطور نتيجة ماوصلت اليه ابحاثها فاصدر الامبراطور حكمه فى ٩ يوليه سنة ١٨٦٤ وهو يقضى بمايلى : —

اولا ـ اعادة ستة الاف فدان من الاراضى المتنازل عنها للشركة الى الحكومة المصرية وذلك بتخفيض مدى امتداد الاراضى التى كانت للشركة على ضفتى الترعة من كيلومترالى ٦٠ مترا .

ثانيا ـ اعادة جميع الاراضى التى باشرت الشركة فلاحتها وزرعها

وقدرها ٦٣ الف هكتار الى الحكومة المصرية على ان لا يبقى لها منها سوى ثلاثة الف هكتار .

ثالثا - تخلى الشركة للحكومة المصرية عن كل حق في مد الترعة النيلية من القاهرة الى السويس وبور سعيد والزام الحكومة المصرية بمدها - وهي الترعة المعروفة الآن بالترعة الاسماعيلية - مع حفظ حق الشركة في الانتفاع بها .

رابعا - ابطال حق الشركة في مطالبة الحكومة المصريه بالعمال الا على سبيل العارية المأجورة .

خامسا - الزام الحكومة المصرية مقابل ذلك جميعه وعلى سبيل التعويض بدفع مبلغ ٨٤ مليون فرنك. فقبلت الشركة هذا الحكم بتهالف لاحتياجها اذ ذاك الى المال وقبله اسماعيل ليثبت للملأ انه انما نازع الشركة سعيا وراء تحرير بلاده من قيد كانت مغلولة فيه.

ثم ابرم اسماعيل مع الشركة اتفاقات اخرى حفظ بمقتضاها لحكومته بعض الحقوق وحمل الشركة بها على التنازل عن بعض مساحات من الاراضى للحكومة المصرية فى نظير تعويضات جديدة .

ولما كانت اليد العاملة المصرية قد قلت بناء على التحكيم الاخير فقد عمدت الشركة الى استعمال الآلات بدل تلك الايدى العاملة فنجحت نجاحا باهرا ولكن الشركة كان ينقصها المال لاتمام العمل فى مرحلته الاخيرة . فرأت ان هى عمدت الى بيع ما منحت من الاراضى تعرض اسمها للتخرصات واسهمها للهبوط فعقدت فى باريس وافق على قانونه مجلس النواب

الفرنسى فى ٦ يونيه سنة ١٨٦٨ ومجلس السناتو فى ٣٠ منه وفى ٤ يوليه صدق الامبراطور على القانون.

وكان اسماعيل باشا فى هذه الاثناء قد توصل بمساعيه وبما بذل من نضار فى الاستانة الى استبدال لقب الوالى بلقب خديو وان يحصر وراثة العرش فى بكر انجاله ثم فى بكر نجله الاكبر وهكذا عوضا عما كان عليه النظام من ترشيح اكبر الاسرة . وبذلك اصبح محمد توفيق باشا اكبر انجال الخديو ولى عهد الاريكية . ففى ٨ فبراير سنة ١٨٦٩ زار ولى العهد القنال وتفقد الاعمال الجارية فيه . وشهدهو ووالده الخديو اسماعيل الحفلة الشائقة التى اقامتها الشركة فى ١٨ من الشهر المذكور بمناسبة دخول مياه البحر الابيض المتوسط الى البحيرات المرة . وكانت هذه الحفلة بدء فوز المشروع فوزا نهائيا فارسل اسماعيل برقية الى وزيره نوبار باشا الذى كان اذ ذاك فى باريس وهى مؤرخة من سيرابيوم. وهذا نصها: زرت القنال وجبت ارجاءه وشهدت دخول مياه البحر الابيض المتوسط الى البحيرات المرة . وسأعود الى القاهرة مساء اعجابا بهذا العمل العظيم وثقة فى انجازه العاجل .

وبعث المسيو دیلسبس الى الامبراطور ببرقية يزف له فيها هذا النبأ فاجابه الامبراطور فى ذات اليوم بالبرقية التالية :- تلقيت بالسرور نبأ نتيجة مجهوداتكم . الامبراطورة تضم تهانيها الى تهانئى.

آخر معول ضرب فى القناة - وكان لم يبق على اعداد القناة للملاحة المنتظمة الا الشيء اليسير حيث كانت اعمال الحفر جارية من السويس



رمز تعانق البحرين

« عن لوحة محفوظة بشركة قناة السويس »

صاعدة الى جهة البحيرات المرة . وفى الساعة الاولى بعد ظهر يوم ١٥ اغسطس عام ١٨٦٩ ضرب آخر معول فى القناة قطع الجسر الذى كان يحجز مياه البحر الاحمر عن ولوج البحيرات المذكورة وبذلك تم اتصال مياه البحرين واحتفل بهذا الحادث احتفالا يليق به . و ذيع لهذه المناسبة نبأ برقي فى صحف باريس وارد من السويس فى اليوم التالى بهذا النص :-
كانت امس حفلة باهرة حيث تلاقت مياه البحرين الاحمر والابيض المتوسط فى البحيرات المرة واصبح امتلاء البحيرات فى حيز اليقين .

وعلى ذلك اصبحت القناة معدة لمرور السفن الكبرى واكتمل العمل العظيم الذى ظن فى بدء التفكير فيه انه ضرب من الخيال . حتى قامت أكبر الحكومات تناضله بغية احباط مساعى القائمين بامره وتخلق العراقيل فى سبيل اتمامه حتى آخر ساعة من العمل فيه . ومن الغريب ان هذه القناة اصبحت بمرور الزمان اكبر غنم لتلك الحكومة العظيمة . بعد ان كانت تتشاءم من فتحها وتحسب لها الف حساب اشفاقا على املاكها ومستعمراتها من ان تمتد اليها ايدى الطمع . فاعتبرتها الآن اكبر شريان لطرق مواصلاتها بل هو تعدها اليوم عنق الامبراطورية الذى يوصل بين رأسها وجسدها فلا مندوحة لهم عن امتلاكها اووضع يدهم على جزء عظيم منها محافظة على سيادتهم البحرية وعلى حياة امبراطوريتهم

اما نصيب مصر فى اسهم الشركة فقد انتقل من حوزتها الى يد هذه الدولة القوية : والقناة لا تزال باقية كجزء من مصر تحول دون تحقيق امانيها التى ضحت اغلى الضحايا فى سبيلها . فيالهزؤ الاقدار !

الاحتفال الفخم بافتتاح القناة ـ بعد ان زار الخديو القناة وشهد دخول مياه البحر الابيض المتوسط الى البحيرات المرة ووثق بقرب انجازهـا . قام فى رحلة طويلة باروبا فابحر من الاسكندرية فى ١٧ مايو سنة ١٨٦٩ الى البندقية تحف به حاشية كبيرة جدا لايستصحب مثلها الا الملوك والقياصرة العظام وكانت تحرس يخته عمارة بحرية مصرية عظيمة . فزار فى طريقه ملك اليونان . واقام فى ارجاء اوربا زمنا يدعو الملوك والامراء ورؤساء الحكومة ورجال السياسة والرياسة والعلم والادب والفن لشهود المهرجان الذى اعتزم اقامته احتفالا بفتح قناة السويس رسميا فى ١٧ نوفمبر من ذلك العام فقوبل اسماعيل فى مختلف البلدان الاوربية مقابلة الملوك ونزل ضيفا على عواهلها تحفه الكرامة والاحترام .

وكان المسيو ديلسبس من ناحيته قد اعلن شركات الملاحة والتجارة فى ١٥ يوليه باستعداد القناة لمرور السفن فيهـا رسميا ابتداء من اليوم المذكور .

ولما عاد اسماعيل الى مصر اخذ فى اعداد معدات ذلك المهرجان الفخم فاستحضر خمسمائة طاه والف خادم من تريستة وجنوه وليفرنو ومرسليا ليقوموا على خدمة ضيوفه زيادة على طهاته وخدمه المصريين وناهيك ببلاط اسماعيل وخدمه وحشمه فى ذلك العهد . وطلب الى المسيو ديلسبس ان يقوم بالاستعدادات لضيافة ستة الاف مدعو .

فوعده بالحضور فى هذه الحفلة اوجيين امبراطورة الفرنسيس وفرنسوا جوزيف امبراطور النمسا وملك المجر وفرديك وليم ولى عهد التاج البروسيانى

وقرينته كريمة ملك الانكليز وهنرى ولي عهد هولنده والاميرة عقيلته ولويس امير الهس وسواهم من الرؤوس العظام .

اما السلطان فلم يدع من قبل الخديو اعتماداً على انه صاحب الامر في مصر وان الخديو انما يدعو الناس باسمه - ولوظاهرا - ولم ير السلطان ان يقوم من تلقاء نفسه بشهود افتتاح هذا العمل الخطير الذى يعمل فى ارض من املاكه . ولم يكلف احداً من رجال دولته بتمثيله فيها بل اكتفى بالايعاز الى سفير انجلترا لديه . السير اليوت . بذكر اسمه لدى فتح الترعة وكان السر اليوت هذا هو الذى نال شرف النيابه عن سيدته ملكة الانكليز لغيابها هي وافراد اسرتها اذذاك كما ناب الجنرال ايغناتيف سفير روسيا بالاستانة عن مولاه القيصر الكسندر ولم يغضب اسماعيل امتناع السلطان عن حضور المهرجان بل طرب له لانه اذا كان حضر كان انزل مصر الى درجة الولاية العثمانية المحضة . على ان عدم حضوره كان فى صالح اسماعيل حيث جعل له مقاما فى صف الملوك .

وكانت عظمة العمل الذى اكمل فى مصر وما كان لاسم هذه البلاد من التأثير على الاذهان كفيلا ولا شك بان يجلب الى حفلة افتتاح القناة عددا عظيما من المتفرجين . ولم يكن هذا وحده داعيا لاشتراك ذلك العدد العظيم ممن ذاع صيتهم فى العلوم والآداب والفن والصناعة والتجارة بل يرجع فى ذلك الى ما كان للخديو اسماعيل من التأثير الشخصى فى دوائر اوربا ولما كان يشعر به الناس هناك من عواطف الميل والاحترام نحو ذلك الامير الذى اتصف بالثقافة والكرم والذى تابع السير فى سبيل

انهاض امته بهمة لا يعتريها الكلال فكان ذلك العيد عيدا لم كما كان عيد العظمة والابهة .

وما حل يو ١٥ اكتوبر حتى بدأ المدعون يفدون على مصر من كل فج ضيوفا على اسماعيل . وكان اهالي القطر المصرى اخذوا يولون وجوههم شطر بور سعيد تاج القناة ورأس الاحتفال حتى ضاقت بهم ارجاؤها . وكان اسماعيل اوعز الى مدير الاقاليم بان يرسل كل منهم جماعة من اهالى قليمه بنسائهم واطفالهم وأدواتهم البيتيه وركوبهم فانتشروا على طول القناة فكنت نرى خيام الاعراب واكواخ السودانيين وعشش الفلاحين وزرابى الصعايده فكان المار بالقناة يتمثل امامه جميع الازياء المصرية والسودانية وكافة الالوان التى كانت تحت حكم الخديو بخيولهم ونوقهم وحميرهم وما الى ذلك

واستصحب اسماعيل وزيريه نوبار باشا وشريف باشا ورهطا من رجال حاشيته وسافربهم الى الاسكندرية حيث استقل يخته المحروسه وابحر الي بور سعيد ليستقبل بنفسه من لبي دعوته من ارباب التيجان فبلغها فى ١٣ نوفمبر وماعتم ان رأى السفن تؤم هذا الثغر الجديد من جميع اطراف العالم تحمل ضيوفه العديدين وقد اتو جميعهم على نفقته الخاصة فلم ينفقوا درهما واحدا ولا دينارا . وكان سفرهم فى الدرجة الاولى حتى بور سعيد ومبيتهم واكلهم وشربهم على نفقته الخاصة كذلك واذا باساطيل الدول وقد اصطفت فى المرفأ الفسيح الذى انشيء امام بور سعيد وضمنها الاسطول المصرى . وقد انتشرت على ضفاف

القناة الجيوش المصرية بخيامها ومعداتها محافظة على نظام الحفلات وزيادة بهجتها :

وبعد ان وصل اسماعيل بسويعات اقبل ولى عهد هولنده على ظهر اليخت فالك (Valk) تحرسه سفينة حربية وتصحبه الاميرة عقيلته فاستقبلهما الخديو استقبالا شائقا .

وفي يوم ١٥ نوفمبر وصل صاحب الجلالة فرنسوا جوزيف امبراطور النمسا وملك المجر فطرب لانه قدم قبل الامبراطورة اوجيني بيوم وتسني له تحيتها وتهنئتها بسلامة الوصول .

وكان الامبراطور قد تعرض لخطر جسيم لكيلا يؤخر ميعاد وصوله الذى وعد به . ذلك انه بتأثير تقواه المسيحية عرج على القدس الشريف فى طريقه ولكنه لما اراد الابحار الى مصر من مرفأ يافا فى يوم ١٤ نوفمبر الفي البحر هائجا والنوء يعصف والريح تسوق الامواج كالجبال . ويافا مرفأ ردىء لا تستطيع السفن ان تدخله بل تقف فى عرض البحر بعيدة لانتشار الصخور فى قاعه . فنصح اليه قنصل فرنسا أن يؤجل سفره ريثما تهدأ الريح وانضم الى قنصل فرنسا قائد الاسطول الذى كان بحراسة الامبراطور مؤكدا لجلالته ان اسطوله لا يستطيع الاقلاع وحالة البحر على ماهي عليه فابى فرنسوا جوزيف الا السفر ولو تعرض للخطر متمسكا بوعده الذى وعد به الخديو بان يكون فى بور سعيد يوم ١٥ نوفمبر ونزل فى قارب ومعه خمسة نواتى فانطلق الزورق تتقاذفه الامواج وتهاجم من فيه مهاجمة جرفت اثنين منهم لم يستطع الباقون التقاطهما الا

بشق الا نفس حتى دنوا بعد عناء شديد من المدرعة التي كانت في الانتظار فلم يكن من الميسور الصعود اليها من الزورق لشدة هياج البحر واصطدامه بالمدرعة بشدة كلما اقترب منها . كما انه كان من المتعسر انزال سلم المدرعة الى الزورق ليصعد عليه من كان فيه فاضطر البحارة الى تدلية حبال في الفضاء تعلق بها الامبرطور بكلتا يديه ورفعه البحارة الى ظهر المدرعة ينتشلونه من مخالب الامواج التي كانت تتلاطم حوله وتحتويه تارة وترطمه اخرى كانها تريد ابتلاعه حتى بلغ المأمن مبلل الثياب في حالة يرثى لها . وكذلك فعل بالنواتي والاميرال الذي وصل على زورق اخر ثم اقلعت بهم السفينة الى الشواطيء المصرية بين زمجرة الرياح وغضب اليم . فوصل الى بور سعيد وقد مالت الشمس الى المغيب وهدأ النوء واستوى الماء فاطلقت المدافع من السفن الراسية هناك تحية لوصول جلالته . وصعد اسماعيل الى السفينة يحييه ويشكره على تلبية دعوته وكان في معيته المسيو دي بوست De Besst رئيس وزراء النمسا والكونت اندراشي رئيس وزراء المجر .

وفي يوم ١٦ نوفمبر دوت المدافع عند الصباح واذا باليخت جريلا (Grella) تحرسه عمارة بحريه حربيه مكونة من اربع مدرعات تدخل المرفأ تقل الامير فردريك ويلهلم ولي عهد المملكه البروسيه .

وما كادت تلك المدافع تسكت لحظة حتى عادت مرة ثانية الى الدوي باستمرار وتضاعف عدد طلقاتها وجاوبتها مدافع البر حتى ارتجت الارض واضطرب الماء وبلغ العجيج عنان السماء . واذا بجمع من السفن

ظهر فى الافق يتقدم بجلال نحو المرفأ وفى مقدمته اليخت ليجل L'aigle
اى النسر يقل صاحبة الجلالة الامبراطورة اوجينى امبراطورة الفرنسيس
وكانت واقفة على ظهر اليخت يحف بها كبار نبلاء الدولة الفرنسويه وجميع
وصيفاتها. فاكتظت ظهور الجاريات التى كانت بالمرفأ بنواتيها وضباطها
وموسيقاها وانتشرت فوقها الاعلام تخفق وترفرف وغص الشاطىء
بجماهير المتفرجين وعلت اصوات الجميع بالتهاليل حتى ملأت الفضاء فلما
رست بها باخرتهـا فى المرفأ صعد اليها اسماعيل اولا مهنئا اياها بسلامة
الوصول واعرب لها عن شكره وارتياحه لتفضلها بقبول دعوته ثم تلاه
فرنسوا جوزيف امبراطور النمسا والمجر فولى عهد بروسيا فباقي الامراء
والعواهل .

وكان نظام الحفلة يقضى ببدئها حفلة دينية تقام بعد ظهر ذلك اليوم
فاقيمت ثلاث منصات خشبية كبيرة على شاطىء البحر كأن الواحد منها
ايوان كسرى وقد كسيت ثلاثتها بالحرير والديباج وزينت بالاعلام
وفرشت ارضها بالبسط الوثيرة الثمينه ونشرت فى ارجائها اصص الرياحين
والورد وصفت فيها الكراسي صفا صفا. وقد اعد واحد منها للضيوف
اصحاب التيجان والامراء والعواهل ورجالهم وخصص الثانى للعلماء
المسلمين وفى مقدمتهم الشيخ السقاء والشيخ العروسي والشيخ المهدى
العباسى مفتي الديار المصرية .

وجعل الثالث لأحبار الدين المسيحى ورجال الاكليروس وعلى رأسهم
المونسنيور كورسيا اسقف الاسكندرية والمونسنيور باور الرسول الباوي.

ونصب على الشاطىء الاسيوى قبالة بور سعيد وعلى الشاطىء الافريقى المظلات البديعة لجماهير المدعوين ورجال الصحافة وسواهم . واصطفت الجنود المصرية تحافظ على نظام الحفلة ووقفت السفن بالمرفأ على شكل قوس بديع المنظر وكانت نيفا وثمانين سفينة منها خمسون حربية فيها ست مصرية ومثلها فرنسوية واثنتا عشرة انكليزية وسبع نمساوية وخمس المانية وواحدة روسية وواحدة دانماركية واثنتان هولنديتان واثنتان اسبانيتان . اما الاسطول الايطالى فقد اضطر الى مغادرة الميناء قبل الاحتفال فجأة وكان تحت قيادة الدوق داوستا حيث ورد عليه نبأ اشتداد المرض على الملك عمه نوئيل الثانى ملك ايطاليا واما الاسطول البرتغالى فلم يستطع الوصول فى الميعاد المحدد .

الحفلة الدينيه — فلما كانت الساعة الثانية بعد الظهر شرع المدعوون يتقدمون نحو الايوان والمظلات والموسيقات تصدح بانغامها الشجية حتى جلس كل فى المكان المعد . فتوسطت الامبراطورة اوجينى الصف الاول والى يمينها امبراطور النمسا فالخديو ثم ولى عهد بروسيا فولى عهد هولنده وعقيلته والى يسار ولى عهد هولنده جلست مدام اليوت عقيلة سفير انكلترا بتركيا فالسر اليوت فالامير مورا وعلى اليمين جلس الامير محمد توفيق باشا ولى عهد الاريكة الخديوية فالامير هوفه ان لو فمدام اغناتيف فالجنرال اغناتيف .

وكان الامير طوسون باشا واصحاب السعادة شريف باشا ونوبار باشا واجاهين باشا ورياض باشا والمسيو فردنياند دیلسبس والامير عبد

القادر الجزائرى فالمسيو دى بوست والمسيو اندراسى وغيرهم فى الصف الثانى وبعدهم باقي المدعوين الرسميين.

وكان المتفرجون وباقي المدعوين يحيطون بهذه الأيوانات متعددى الهيئات والالوان .

فلما اكتمل ذلك العقد البديع دوت المدافع من كل جهة متتابعة الطلقات ايذانا بابتداء الحفلة الدينية وبعد برهة وقف شيخ الاسلام محوطاً بالعلماء وتلا شيئاً من الذكر الحكيم ثم دعا المولى عز وعلا ان يختص هذا العمل العظيم بعنايته ورعايته وان يهىء له نجاحا فى كل زمان . ثم وقف المونسنيور كورسيا يحوطه رجال الاكليروس وتلا صلاة حارة دعا الله فيها ان يكلأ هذا العمل برعايته ويباركه بروح من عنده .

ثم تقدم المونسنيور باور والقى بصوت جهورى وبعبارة فرنسية بليغة خطابا ممتعا وجهه الى الخديو اولا خصه فيه بايات شكر وثناء على قيامه بهذا العمل العظيم الذى ادى الى تصافح الشرق والغرب مصافحة اخاء وسلام ووئام ثم وجهه الى الامبراطورة العليه الشان ثم الى الامبراطور ولم يترك مقاما يستحق المديح الا ومدحه ولاذا فضل الا اثني عليه الثناء الجميل المستطاب .

فقوبل الخطاب بهتاف طويل وكان له فى القلوب احسن وقع وأجل أثر . ثم شرع المدعوون يتفرجون على تلك الاعمال الجديرة بالجبابرة الاول فاعجبوا بها ايما اعجاب

ولما اقبل المساء مدت الموائد متتابعة لستة آلاف مدعو حوت افخر المآكل والذ المشارب . حتى اذا حلت الساعة الثامنة بدأت الانوار والزينات ببهجتها وبهائها على ضفتي القناة تجعل الليل البهيم كأنه ضحى وضاء . وظهر اليخت الخديو (المحروسة) في حلة من الانوار تتألق على صفحات الماء فتنعكس منها كأنها شعلة نار او ثريات بدت في كبد السماء واخذ بين كل دقيقة واخرى يطلق طلقة من مدفع في الفضاء والموسيقات تصدح بنغمات الفرح والحبور وانقضى الليل في عيد بهيج حوى من المسرات مالم يحلم به بشر او يخطر له على بال وفي منتصف الليل ختمت الحفلة بالعاب نارية تشق كبد السماء كأنها تتطاول الى الملأ الاعلى تشهده على براعة الانسان وجزله في تلك الليلة التي كانت بهجة العصر وغرة الزمان .

حادثة في الحفلة ـ وكان موعد الحفلة الكبرى في غد ذلك المساء فارسل الخديو باتفاقه مع دليسبس مركبا فرنسويا وفرقاطة مصرية كطليعة في المساء ليمخرا مياه القناة وليتعرفا عمقها حتى لا يحدث ما يكدر العيد حين اجتياز اسطول المدعوين تلك المياه . اما المركب الفرنساوية فمرت بسلام واما الفرقاطة المصرية فجنحت في وسط القناة فانغرس مقدمها في الضفة وسد جسمها سطح الترعة على بعد ثلاثين كيلو مترا من بور سعيد .

وكان اسماعيل قد سافر الى الاسماعيلية ليشرف على معدات استقبال ضيوفه الكرام هناك .

ففي الليل نما اليه ولديلسبس نبأ جنوح هذه الفرقاطة فكر راجعا من فوره فوصل الى مكان الحادث في الساعة الثانية صباحا وكان المسيو ديلسبس قد ذهب اليها فتقابلا هناك فاسقط في يديهما بعد ان حاولا تعويمها فلم يستطيعا الى ذلك سبيلا . فذهب اسماعيل تحت جنح الظلام الى بور سعيد وعاد ومعه الف بحار من الاسطول المصري الراسي بها ودفع بهم الى العمل على تنظيف الترعه من جسم الفرقاطة فقال ديلسبس ان لدينا اسلوبين للبلوغ الى غايتنا فاما المجيء بالسفينة الجانحة الى وسط القناة اى تعويمها وهو الافضل واما المجيء بها كلها الى الشاطيء بحيث يجعل طولها موازيا لضفة القناة ويلصق بالساحل . فان لم نفلح في كليهما فقاطعه اسماعيل قائلا . (وان لم نفلح نسفنا المركب نسفا) فتهلل ديلسبس فرحا حتى كاد يبكيه الجزل وقال (نعم . اننفسها. وانى لم اجسر على ابداء هذا الرأى لسموكم لما في نسفها من الضرر المادى على البحرية المصرية) على انهما لم يحتاجا الى نسفها وتمكن البحارة من جرها الى الشاطيء والصاقها به بحيث خلى مجرى القناة لمرور السفن ولم يخبر الخديو ولا ديلسبس احداً بما قام من العقبات التي قضيا ليلتهما في ازالتها وهكذا بات الجميع في هناء وحبور في انتظار بزوغ شمس اليوم الثاني يوم ١٧ من شهر نوفمبر .

يوم الاحتفال العظيم وكان يوما من أيام التاريخ المعدودة ومن اجل ايام ذلك القرن الفياض بالاعمال الخطيرة الخالدة المملوءة جرأة واقداما والذى طبع ذلك اليوم بطابع خاص من العظمة والسؤدد هو ان يجمع عزيز

مصر في وقت واحد على ارض مصر وتحت سماء مصر امبراطورة الفرنسيس العلية الشأن وامبراطور النمسا سليل بيت هابسبورج ذى الاصل الباذخ والسؤدد الاصيل. ثم ولى عهد المملكه البروسية وولى عهد هولاندا وسفيرى الروسيا وانكلترا وسواهم من الرؤوس ذوات الشهرة والفخار، اجتماع لم يسمح به الدهر منذ قرون التاريخ الاولى تبقى ذكراه باقية في الشرق الخالد ويكسب من استطاع جمعهم في صعيد واحد شرفا وفخراً خالدين ابد الدهور. ولعمرى لم تشهد ارض ماشهدته تلك المنطقة التي كانت قبل عشر سنوات صحراء قاحلة جرداء تشفق الوحوش الضارية ان تأوى اليها خشية ان تموت ظمأً وسغبا حيث لاماء تستقيه الاماكان ملحا اجاجا ولا غذاء تغتذى به الارفات ماتخلف من القوافل بتأثير التعب والهزال. فاصبحت بفضل مجهود الجبابرة من بني الانسان جنات ذات افنان يسكنها الاقوام كأن لم تكن بالامس خاوية خالية من نسمات الحياة.

فما اشرقت الشمس في صباح ذلك اليوم العظيم حتى كانت السفن تمر في القناة وقد استعدت للابحار وتقدمها اليخت ليجل L'aigle وعلى ظهره الامبراطورة اوجيني فسار سرب من تلك الجاريات وولج القناة وسار ليجل يتهادى على صفحات مياه القناة الصافيه يزهو بمن اقل وقد وقفت هي بالمقدمة وبجانبها المسيو ديلسبس وقد علا الهتاف من الضفتين واشرأبت الاعناق الى رؤية الملكة العظيمة فكانت تمسك بيد بطل ذلك اليوم المشهود مشيرة اليه كانها تقول للاقوام المحتشدين

الذين كانوا يحيونها مهللين مكبرين انما الفضل لهذا البطل . وكان يتلو يختها اليخت جريف Griff وعلى ظهره الامبراطور فرنسوا جوزيف فاليخت جريل Grill يقل ولى عهد بروسيا فالفرقاطة الانجليزية رابيد Rapide تحمل السير اليت فالسفينة الحربية الروسية اركونتيا Arcontia وعلى ظهرها الجنرال اغناتيف ثم تأتى بعدها السفن اليزابت وجرجانو تحمل باقى المدعوين الرسميين فالسفينة بيلوز وعلى ظهرها مجلس ادارة قناة السويس .

حتى اذا لم يعد بين اليخت ليجل والفرقاطة المصرية الجانحة مسيرة بضع دقائق ورد نبأ على الخديو وديلسبس من الاميرال المصرى القائم باعمال اخلاء مجرى القناة منها بان العمل قد تم وان القناة قد اصبحت مسلوكة لا عائق فيها . فطرب اسماعيل لهذا النبأ وتنهد ديلسبس تنهدا عميقا ثم رفع عينيه ويديه نحو السماء . فشكر الله من صميم فؤاده .

فلما مرت باخرة الامبراطورة بتلك الفرقاطة قريبا من مدينة القنطرة اطلقت الفرقاطة مدافعها وكان اسمها « اللطيف » ترحيبا بها فظنت اوجيني وظن كل من كان بالسفن الاخرى ان تلك السفينة الحربية انما وضعت هناك خصيصا لتحيتهم . واعجبت بهذه الفكرة الجميلة وبحسن ذوق اسماعيل . وهكذا حولت العناية الربانية العقبة المخيفة الى وسيلة من وسائل البهجة والسرور .

ولما اشرفت السفن على مدينة القنطرة مرت بين مرتفعين عاليين

من الارض كتب على ماكان منها على الضفة الاسيوية باحرف من الشجر الاخضر والازهار هذه العبارة: «تحية من مدينة القناطر الى اسماعيل» وعلى المرتفع الذي كان على الضفة الافريقية بتلك الاحرف تحية الامبراطورة فكان منظرا بديعا وكان شاطئا بحيرة التمساح غاصين بالجماهير والقبائل القادمة لمشاهدة هذه الحفلة النادرة المثال. وكان بعضهم على صهوات الجياد والبعض الآخر يمتطون ظهور الهجن والابل وغيرهم يمتطون الحمير والبغال في تلك الفلوات واحرمة الصوف البيضاء تسابق الشعور المنفوشة والشعور المجدولة وعمائم العمد تخالط بطواقي الصعايدة ولبد الفلاحين والنساء يقرعن الدفوف والدربكات ويزغردن تحية لضيوف سيدهم ومولاهم الخديو اسماعيل

حتى اذا وصلت السفن الى البحيرة كانت بعض السفن الحربية المصرية قد اتت اليها من السويس والقت فيها مراسيها فحيت الضيوف بمدافعها الذي كان دويها يشق عنان السماء. ارسلت السفن في فرضة الاسماعيلية الواسعة الارجاء حتى قصد اسماعيل اليخت ليجيل LaiGle للسلام على الامبراطورة فحياها تحية اجلال واعظام ثم عانق دليسبس طويلا والبشر مرتسم على محياه والعواطف تتمايل بجمسة ذات اليمين وذات اليسار. ثم ذهب اسماعيل الى اليخت جريف فالمدرعة جريل فباقي السفن وقدم لكل من راكبيها عبارات الاحتفاء والتحية الواجبة. ثم نزل الى البر وقصد قصره الذي ابتناه في آخر لحظة على ضفاف البحيرة خصيصا لاستقبال ضيوفه الاقيال

والاحتفال بمقدمهم فيه . وكان قصرا فخما انشىء فى ظلال الاشجار المزدهرة بالرياحين ولازهار بهجة للناظرين .

وفى المساء بدت المدينة الفتية فى حلة بهية من الانوار المتلألئة تبهر الابصار حتى امست كأنها كوكب درى تنعكس اضوائه على مياه البحيرة فتأخذ بمجامع القلوب .

ولدى الصباح امتطت الامبراطورة صهوة جواد مطهم وقصدت قصر اسماعيل ترد له الزيارة ، فاستقبلها الخديو استقبالا انساها انها كانت فى يقظه او ان مستقبلها من بنى الانسان ، حيث بذل لها من دواعى الاكرام والاجلال ومتعها بصنوف الارتياح والهناء غير ماشهدته او رأته طول حياتهـا . وبعد ان مكثت ساعة فى حضرته واستمرأت لذات تلك البرهات التى لم تحسبهـا من عمرهـا ، عادت الى يختهـا ممتطية ظهر هجين فاخترقت شوارع المدينة على هذا النحو ترمقها العيون وتطوف حولها القلوب . ولقد عرجت فى طريقهـا على قصر ديلسبس فاستراحت فيه قليلا ثم استقبلت سيدات الاسمـاعيلية اجمل استقبـال . وكذلك نزل الامبراطور فرنسوا جوزيف وولى عهد المملكة البروسيه وباقي العواهل والامراء الى البر وقصدوا قصر اسماعيل ليردوا اليه تحيته . فقوبلوا بما قوبلت به الامبراطورة من التعظيم والاكرام .

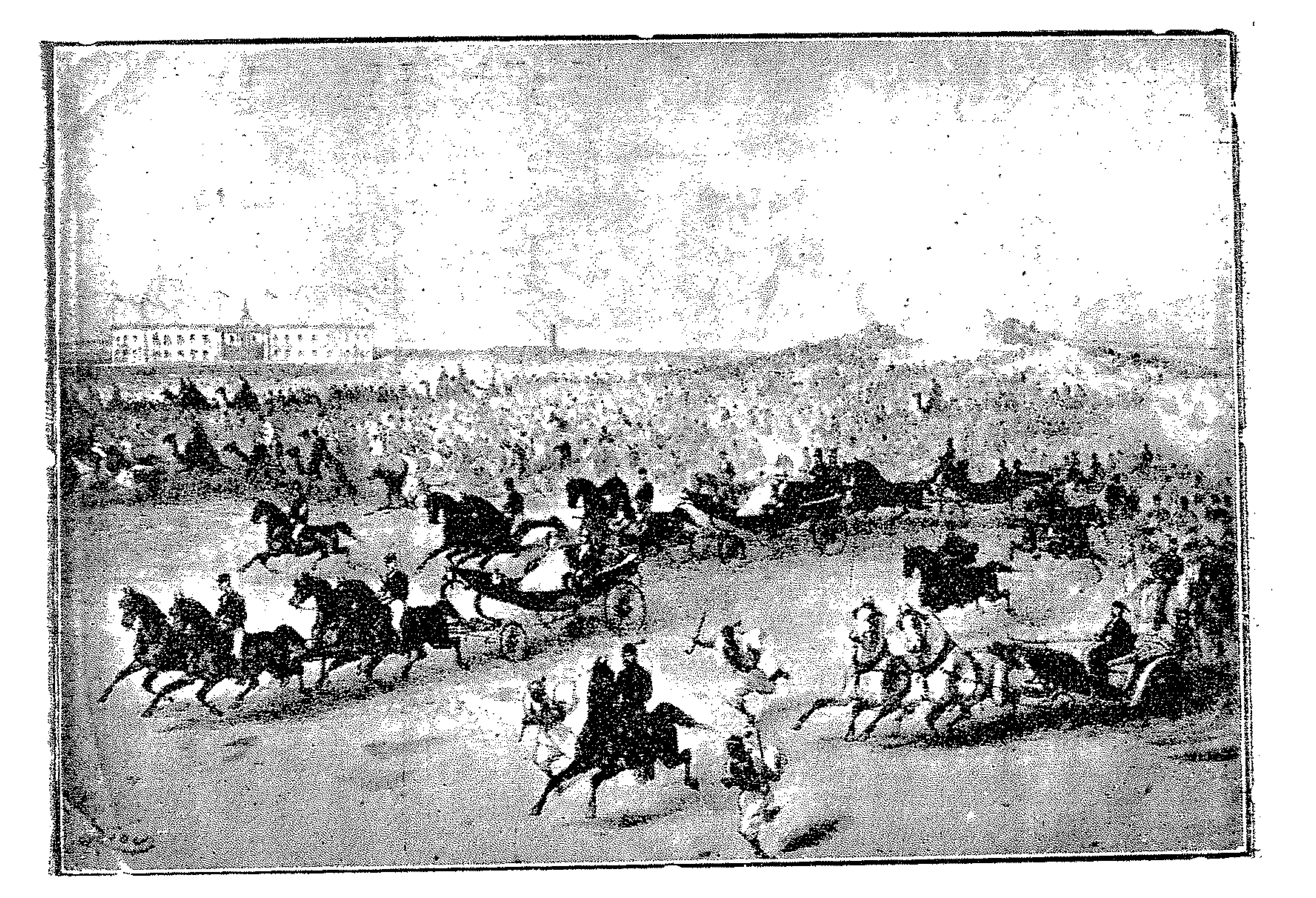
ولما كانت الساعه الثانية بعد الظهر اعد لهم عزيز مصر نزهة خلوية جميلة فى ضراحى المدينة . وبينما كان الملوك والعواهل والامراء يمتطون عربات البلاط الملوكية استعدادا لهذه النزهة كان مشايخ لاعراب

يقومون امامهم بالعاب مدهشة على ظهور الخيل فكان ابناء الصحراء يلعبون برماحهم وسيوفهم ويطلقون (قربيناتهم) وهم يعدون بخيولهم ليروا اولئك الاقوام ان خيولهم اثبت ظهرا من الارض التي يقفون عليها .

وبعد ان قضوا اوقات يشهدون العاب الفروسية من هؤلاء الاعراب انطلقوا الى نزهتهم الخلوية فكان الامبراطور والامبراطورة في المقدمة في عربة يجرها اربعة خيول ثم يتلوهما الامير والاميرة الهولنديان في عربة ملوكية ووراءهما الامير مورا في عربة على شكل صفط (سبت) يجرها جواد مطهم يقودها بنفسه ثم تتابعت العربات تجرها الخيول الصافنات تقل باقي الامراء والاقيال ونساء شرف الامبراطورة . وكان على بعد بضعة خطوات من عربات الملوك الخديو اسماعيل في عربة على هيئة صفط جميل يجره جوادان كريمان يقودهما بنفسه يتقدم الجميع بعض السياس (القامشاجيه) ويحيط بهم قواصة الامير .

انقضى النهار في هذه النزهة البديعة وفي المساء اقام الخديو لمدعويه جميعهم مرقصا تحت رياسة الامبرطورة اوجيني كان فيه من دواعي البذخ وصنوف اللذات مالا قبل ليراع ان يصفه . تخاصر فيه أصحاب التيجان والامراء والاميرات والسفراء والقواد ونساء شرف البلاط . وكانت تمتزج بطرب الرقص نغمات الموسيقى ومناظر الالعاب النارية البديعة والزينات المتألقة الانوار .

ولما انتصف الليل دعا اسماعيل ضيوفه الاكابر الى وليمة فاخرة اعدها لهم في ذلك القصر . فدخلوا الى قاعة فسيحة الارجاء مزينة ابهى زينة ترفرف



نزهة الملوك والامراء بضواحى الاسماعيلية

(افتتاح قناة السويس)



الوليمة الرسمية للملوك والامراء

(افتتاح قناة السويس)

وعلى جدرانها الاعلام تتلالأ بمختلف الانوار التى تأخذ بالابصار المنبعثة من شموع ركبت فى ثريات صنعت من الذهب والفضة الخالصين . وقد بثت فى جوانبها أصص الورد والازهار والرياحين يفوح شذاها فى عرساتها فكانهم فى ليلة من ليالى الف ليلة وليلة .

وكانت الامبراطورة اوجيني تستند الى ذراع جلالة الامبراطور فرنسوا جوزيف وتتمد مدام اليوت عقيلة سفير انكلترا بالآستانة على ذراع ولى عهد بروسيا وكانت صاحبة السموقرينة ولى عهد هولانده تلوذ بذراع الخديو ويتلوهم باقى المدعوين فجلسوا الى الموائد التى كانت مصففة تتوسطها باقات الورد . فجلست الامبراطورة فى مواجهة الخديو وعلى يمينها امبراطور النمسا وعلى يسارها ولى عهد بروسيا والى يمين الامبراطور جلست عقيلة سفير انكلتر بالآستانة فسفير الروسيا بها والى يسار ولى عهد بروسيا عقيلة سفير روسيا بالآستانة فسفير انكلترا فامير هولانده .

وجلست الى يمين الخديو اميرة هولانده فالامير مورا والى يساره اميرة بروسيا فمدام دى لويز فالمسيو ديلسبس . فاكل الجميع هنيئا وشربوا مريئا وانقضت هذه الليلة فى سرور وحبور وانصرفوا يتحدثون بما بذل عزيز مصر مما سحر عقولهم بافتتانه فى اسباب اللذات تحت اقدامهم افتتانا فاق حد الوصف .

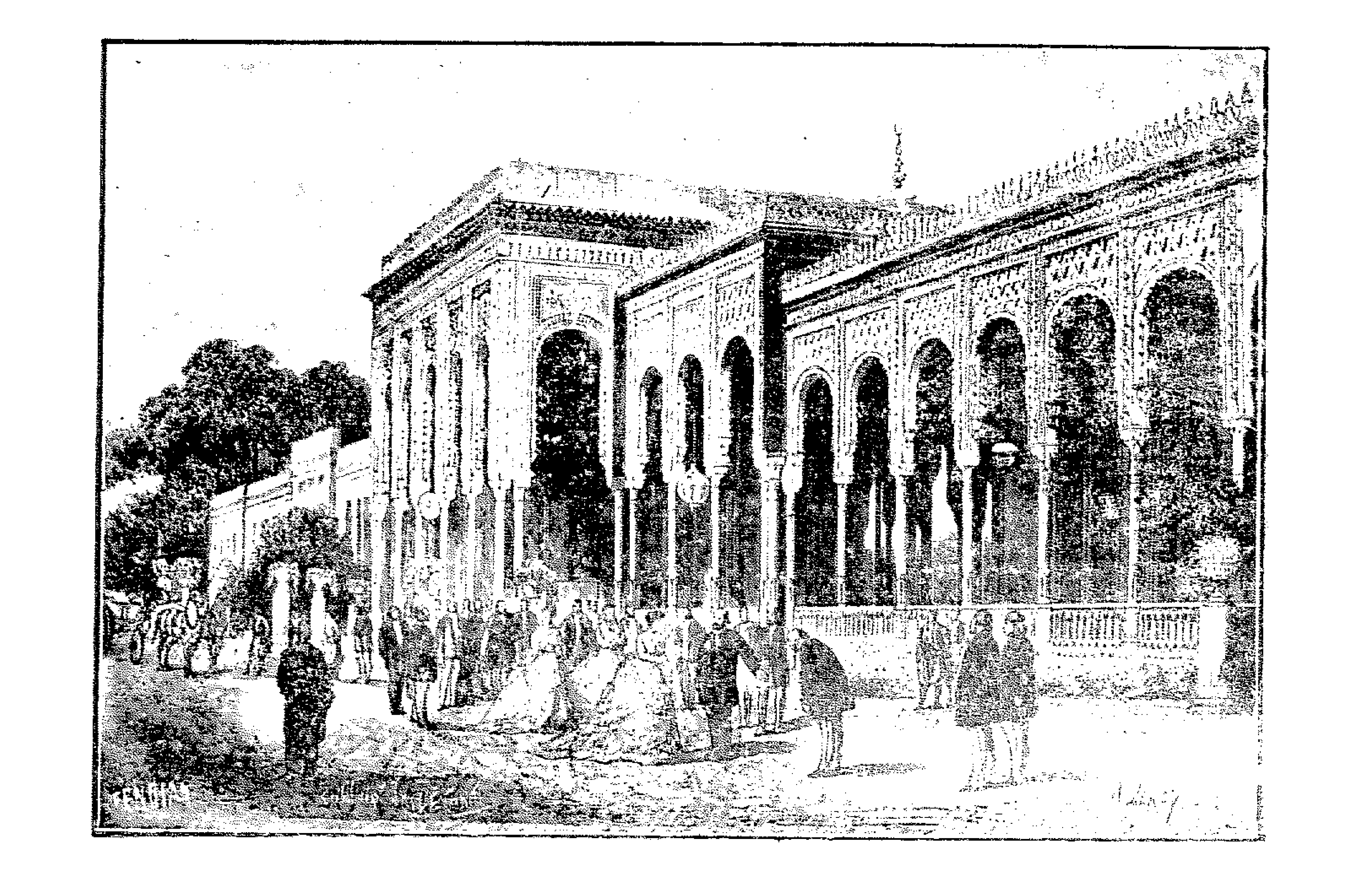
وفى صباح اليوم التالى أقلعت اليخوت والسفن من مرفأ الاسماعلية وسارت بمن عليها نحو الجنوب قاصدة السويس وفى مقدمتها اليخت

ليجل فوصلت الى البحيرات المرة في نحو الساعة الخامسة مساء حيث كان الليل بدأ ينشر سرادقه على الاكوان فأثروا المبيت على ظهر تلك البحيرات فأنيرت السفن كلها حتى بدت البحيرات كأنها سماء رصعت بالنجوم والثريات واطلقت الالعاب النارية المختلفة الالوان والاشكال بين عزف الموسيقات واستبيحت المسرات في ذلك الجو البديع وقد أطل القمر من سمائه ينظر بوجهه الوضاء المستدير الى هذا الجمع الفرح ويشاركهم في السرور والابتهاج .

فلما بزغ الصباح تابعت السفن سيرها فوصلت الى السويس في الساعة الحادية عشرة ونصف وخرجت الى البحر الاحمر فدوت المدافع ايذانا بانقضاء هذه الرحلة التاريخية الكبرى وكان الخديو قد سبق مدعويه الي هنالك وقضى ليلته على ظهر يخته « زينة البحرين » .

وقد اقامت الامبراطورة في السويس يومي ٢٠ و٢١ تزور الآثار . وفي يوم ٢٢ عاد يخت ليجل ادراجه يحمل سيدته الى بور سعيد بعد ان عرجت في طريقها على مدينة الاسماعيلية فوصلتها يوم ٢٣ وفي يوم ٢٤ غادر يختها بور سعيد في الساعة الخامسة مساء قاصدة الاسكندرية فودعها الاميران محمد توفيق وحسين .

ولما انتهت الحفلة اباح اسماعيل لمن اراد من ضيوفه الاقامة في الديار المصرية على نفقته ماشاءوا ليتمتعوا بنسيمها العليل وليشهدوا ماحوت من عجائب فآثرت الامبراطور البقاء في مصر بضعة ايام لهذه الغاية . ونزلت الامبراطورة في ضيافة اسماعيل بقصر الجزيرة وخصص لها يخته النيلي



اسماعيل والامبراطورة اوجيني امام سلاملك قصر الجزيرة

« نقلا عن لوحة محفوظة بالقصر المذكور »

(فيض ظفر) لتجوب به أرض الصعيد وتشاهد ماانبث في ارجائه من عجائب الآثار . ولقد اقامت بالقاهرة اسبوعا زارت في اثنائه الاهرام حيث كانت طريقها ممهدة لسير العجلات . وزارت خان الخليلي . وسواه من الاماكن التاريخية بالعاصمة . ولقد اقيمت لها وللملوك احتفالات ضارعت في جلالها وجمالها الحفلات التي اقيمت للسلطان عبد العزيز . ومثلت رواية عايدة الخالدة امامهم في دار الاوبرا فحازت اعجابهم . ولم يدع اسماعيل من موجبات اللذة والانشراح والغبطة مالم يقدمه تحت اقدام ضيوفه الكرام . وخاصة الامبراطورة اوجيني . حتى قيل انها دخنت الحشيش بقصد معرفة تأثيره في نفسها . ويحكى ان الامبراطورة رأت في إحدى جولاتها في الارياف فتاة من الفلاحات تستقي الماء في جرتها التي تحملها على رأسها وكانت ذات قد معتدل وخصر نحيل لها نهدان قد برزا واستدارا حتى اكلا ثوبها الاسود حيث يمسانه فاعجبت الامبراطورة بهذين النهدين واشترت القميص من الفتاة بثمن أرضاها وارضي أهلها وحفظته لديها ذكرى لهذا المنظر الذي استهواها.

ويروى ان اوجيني كانت تود ان ترى كل شي من عوائد البلاد وطقوسها فأبدت رغبتها في أن ترى زفاف العرس . فزف اسماعيل باشا ابراهيم توفيق بك (باشا فيما بعد محافظ القنال سابقا) ونشأت بك (باشا احد مديري المديريات سابقا) إلى جاريتين (اشراقيتين) من جواريه في حفلة زفاف باهرة كانت نفقاتها كلها من جيبه الخاص ارضاء لرغبة الامبراطورة العتيدة .

وبالجملة فان ماقام به اسماعيل فى هذه الحفلات التى لم يذكر التاريخ مثيلا ولا غرابة اذا جاوزت نفقات تلك الاسابيع القليلة مبلغا اختلفت فى تقديره الاقوال يتراوح مابين مليون واربعمائة الف جنيه واربعة ملايين. كيف لا وقد كفل اسماعيل ستة آلاف مدعو منذ قيامهم من بلادهم الى ان عادوا اليها حيث سافروا على نفقته بالدرجة الاولى تحف بهم انواع الراحات ونزلوا فى الفنادق بمصر على نفقته كذلك وانتقلوا فى السكك الحديدية والبواخر النيلية حتى ماارادوا انفاقه فى شؤونهم الخاصة كان جميعه على جيبه العامر فكان يدفع الخديو للفنادق التى نزل فيها هؤلاء الضيوف بالاسكندرية والقاهرة خمسة وستين فرنكا يوميا عن كل ضيف والى فنادق البلاد التى على القناة مائة فرنك وخمسة فرنكات عن كل ضيف كذلك بخلاف اجرة غسيله وكى ملابسه. هذا عدا نفقات الحفلات والولائم الرسمية وسواها

اقوال العلماء فى القناة — لما وصلت الامبراطورة اوجيني الى بورسعيد يوم ١٦ نوفمبر ورأت ما اعد فيها لمهرجان فتح القناة لم تصدق نظرها واخذت منها الدهشة مأخذها. فلم تتمالك نفسها ان ارسلت الى الامبراطور نابليون الثالث برقية تقول فيها

وصلت بور سعيد بصحة جيدة. الاستقبال فخم. لم ار فى حياتى ما يماثل ذلك، ولما افتتح نابليون الثالث الدورة البرلمانية فى فرنسا فى ٢٩ ديسمبر من ذلك العام قال فى خطاب العرش اعتذارا عن عدم وجود الامبراطورة فى هذا الافتتاح —

«ان اوروبا بأسرها قد مثلت بمصر فى حفلة افتتاح ذلك العمل الهائل واذا كانت الامبراطورة لا تشهد افتتاح مجلسيكم فما ذلك الا لانى اردت ان أثبت بوجودها فى بلد اشتهرت فيه جيوشنا فيما مضى ماتكنه فرنسا من عواطف الميل نحو عمل يرجع الفضل فيه الى جدارة رجل فرنسوى وبراعته »

ولما عاد الامبراطور فرنسوا جوزيف الى بلاده بعد مهرجان افتتاح القناة قال مخاطبا نواب امبراطوريته: انه لعمل يشرف براعة مؤسسه ويعلى مكانة جدارته واقدامه . ولقد اشتركت فى افتتاحه لانه سيكون وسيلة لانتشار تجارتنا وترويج صناعتنا بسلوك طريق جديد لهذا النشاط المستمر الذى ارجو ان تعضدوه بمعونتكم .

ولقد ارسل اللورد كلارندون وزير خارجية حكومة جلالة ملكة انكلترا الخطاب الآتى لرئيس شركة القناة العمومية فى ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٦٩ :

«سيدى ان النبأ الذى وصل الى انكلترا فى هذه الايام الاخيرة المتضمن نجاح افتتاح قناة السويس قد قوبل بالارتياح العظيم العام ومع ان لى الشرف بتهنئتكم انتم والحكومة والامة الفرنسوية الذين اهتموا اهتماما عظيما بعملكم هذا اراننى اعبر عاما عن شعور مواطنى نحو هذا العمل العظيم . ورغما عن الحوائل والعقبات المختلفة التى كان عليكم ان تناهضوها والتى نشأت بالضرورة فى ظروف مادية ومن حالة اجتماعية لم تكن مثل هذه الاعمال معروفة فيها ورغما عن انه لم يكن لديكم من الوسائل لمناهضة هذه العقبات سوى معين همتكم فان هذا النجاح الباهر

كان اعظم مكافأة اجلدكم وصبركم اللذين لا يفلا .

وانه لسرور لى حقا ان اكون العامل الذى ينقل اليكم تهانى حكومة جلالتها بانشاء طريق جديد للمواصلات بين الشرق والغرب وبما ينتظر بثقة من الفوائد السياسية والتجارية من نتائج مجهوداتكم .

ولى الشرف ياسيدى بان اكون خادمكم المطيع »

القناة والقانون الدولى ـ يؤخذ من نصوص الامتياز كما مر بنا ان قناة السويس (طريق عام) وزيادة على ذلك فهى (محايدة) وتقضى هذه النصوص بان تكون الشركة العالمية صاحبة الامتياز مصرية . مع انها تالفت فى فرنسا ومن اناس فرنسويين . وتدار من حيث هى شركة بمقتضى القانون الفرنسى وادارتها فى باريس ومحلها المختار من الوجهة القانونية هو باريس حتى ان اسهمها معتبرة من حيث المبدأ اسهما اجنبية . بسبب تسجيلها ونهاية مدة الامتياز فى سنة ١٩٦٨ حيث تعود القناة ملكا للحكومة المصرية بعد ان تشترى الالات والمبانى المملوكة لها .

وهذا الموقف فى ذاته شاذ. وكان يبدو اكثر تعقيداً مما كان بعد ذلك من نفوذ انكلترا فى مصر . فبعد ان عملت مافى وسعها لتعطيل العمل فى القناة وكانت لا تطيق التحدث عنه لديها اصبحت اليوم تستعملها اكثر من سواها فان نحو ٦٠ فى المائة من عدد الاطنان التى تمر بها هى لانكلترا وحدها والاربعون فى المائة الباقية لباقى الدول الاخرى . وهى تعتبرها اليوم ضرورية لحياتها .

واكبر عقبة قامت فى سبيل حركة القناة كانت فى عام ١٨٧٣ لما

ارادت الشركة ان تدخل بعض تعديل فى مركزها وفى قيمة رسوم المرور بالقناة . فقام اصحاب السفن بضجة يعارضونها فاصدر الباب العالى، بايعاز من انكلترا ، امرا للخديو بارسال قوة عسكرية من لدنه لاحتلال مبانى الشركة . فاصطر فرديناند ديلسبس امام القوة ان يقبل النظام الذى املى عليه .

ضياع الاسهم المصرية وفى سنة ١٨٧٥ اشترت الحكومة الانكليزية سرا من الخديو اسماعيل ، الذى كان اذ ذاك فى ضائقة مالية شديدة اسهمه فى القناة وبعبارة اخرى نصيب مصر فيها البالغ قدره ١٧٦٦٠٢ سهما بثمن قدره مائة مليون فرنك وهى تساوي اليوم عشرة اضعاف هذا الثمن على الاقل . اشتراها المستر دزرائيلى وزير خارجية انكلترا مستعينا ببنك روتشيلد دون استئذان حكومته ومجلس نواب بلاده . وبذلك اضحت انكلترا باضافة هذا القدر الى العدد القليل من الاسهم الذى اكتتب فيه بيلادها صاحبة الكلمة النافذة فى الشركة لانها اصبحت تملك اكثرية الاسهم .

ومع انها فى سنة ١٨٧٧ اى في بدء الحرب التى قامت بين الروسيا وتركيا افهمت الحكومة الروسية بعد ان رفضت هى قبول شروط حياد القناة التى قدمها فرديناند ديلسبس . بانها لا تسمح باجراء اى عمل حربى ضد القناة ولو انه في ارض عثمانية . فامتنعت الروسيا عن مساس القناة باذى . فانها اى انكلترا ذاتها كانت الاولى التي اعتدت على حيدة قناة السويس فى سنة ١٨٨٢ بحجة اطفاء الثورة العرابية . ففى ليل ١٩ - ٢٠ اغسطس احتله السر جارنت ولسلي واقفله في

وجه الملاحة الاخرى حتى تجتازه سفنه بكل هدوء . رغماً عن احتجاج ديلسبس .

ومنعا من تجدد حدوث مثل ذلك في المستقبل دعيت لجنة دولية لتفحص نظام حرية اجتياز هذه القناة وكانت مؤلفة من مندوبين فرنسويين وانكليز والمان وروس وايطاليين وامريكيين واتراك وهولنديين واسبانيين فاجتمعت هذه اللجنة بباريس في بحر سنة ١٨٨٥ تحت رياسة مدير الامور السياسية المسيو بيلوت ووضعت اتفاقية رفضتها انكلترا في البدء ولم تصدق عليها نهائيا الا في ٢٨ نوفمبر سنة ١٨٨٨ . وهذه تقضي بان قنال السويس البحرى دائما يكون حرا ومفتوحا في زمن الحرب والسلم لكل سفينة تجارية او حربية بدون تمييز لاعلامها . وبناء عليه فان جميع الموقعين على هذا يتعهدون بان لا يلحقوا بحرية استعمال القناة اى عائق فى زمن الحرب اوفى زمن السلم . وجاء فيها بعد ذلك مايلى : (لا يجوز منح اى حق حربي او اجراء اى عمل عدائي او اتيان امر من شأنه تقييد حرية الملاحة فى القنال ولا يجوز ذلك فى المرافي التابعة له وعلى بعد ثلاثة اميال بحرية من تلك المرافيء حتى ولو كانت الدولة العثمانية احد المتحاربين) وعهد للحكومة المصرية بتنفيذ هذه الاتفاقية فكان يجتمع في كل عام بالقاهرة مندوبو الدول ليروا اذا كانت هذه الاتفاقية قد نفذت بنصوصها في العام الفارط .

ولكن هل كان فى مقدور مصر وهى المسئولة قبل سواها عن تنفيذ هذه الاتفاقية . ان تنفذ ها بدقة وهي كانت تحت نير الاحتلال دهرا

فالحماية زمنا . ثم تلا ذلك الاستقلال الذى يعرفه كل واحد منا ؟ وهؤلاء الانكليز لا يكفيهم ان نتنازل لهم عن ضفتى القناة يحتلونها فداء لمصر. حتى واذا فرض ان الانكليز تركونا وشأننا وسلموا كل امورنا الينا واصبحنا مسئولين حقا عن تنفيذ هذه الاتفاقية فهل نستطيع ذلك وهى تملك عدن وبريم اعنى البحر الاحمر ؟ وماذا تكون أهمية حرية المرور فى القناة اذا لم يستطع المار اجتياز البحر الاحمر للخروج الى المحيط الهندى .

حالة القنال المالية وحركة السفن فيها منذ افتتاحها ـ انتصر نشاط دليسبس الذى لا يعرف الكلل على جميع الصعوبات والعقبات التى القيت فى طريقه بل على جميع ما نصب له من فخاخ . نعم انه اتم العمل فى عشر سنوات بدلا من ست وزادت النفقات المقررة من ٢٠٠ مليون الى ٤٠٠ فرنك ولكن كل هذا لا يعد شيئا مذكورا فى جانب العمل العظيم الذى قام به . ولقد بدأ المشروع فى أول عهده كانه غير منتج بل كانه آيل الى الافلاس حيث كانت حالته الاقتصادية باعثة على اليأس فان الاسهم التى قدرت فوائدها القانونية بمبلغ ٢٥ فرنكا عن كل سهم لم تدفع عنها فوائد مدى الثلاث السنوات ونصف السنة الاولى من حياتها فهبط سعر السهم ٥٠٠ فرنك الى ٢٧٠ فى سنة ١٨٧١ فاضطرت الشركة الى اصدار ١٢٠٠٠٠ بون لثلاثين سنة قيمة كل منها ١٠٠ فرنك بفائدة ٨ فرنكات وتدفع بحساب ١٢٥ فرنك فعادت الاسهم الى الصعود حتى وصل فى سنة ١٩٢٥

الى ١٣٦٠٠ فرنك . وكانت الايردات فى السنة الاولى ٣٢٩و٢٧٤ - و فرنكا والمصروفات ٩٧٦ و ٨٢٧و ١٣ فرنكا مقابل ٥٥٨ و ٦٧٧ و٩٨، يرادات و ٢٢. و ٥٦. و ٥٨ فرنكا مصروفات .

اما حركة السفن فقد مر بالقناة فى السنة الاولى ٤٨٦سفينة حمولتها ٦١٤ و ٦٥٤ طنا وعليها ٧٥٨ و ٢٦ راكبا مقابل ٣٣٧ر٥ سفينة حمولتها ٩٠٥و ٩.٩ و ٣٦ طنا و ٥٢٢ و ٢٦٩ راكبا فى سنة ١٩٢٥ وكان نصيب السفن الانكليزية من ذلك ٣.٩٩ سفينة حمولتها ٤٣٩ و ٠١٦و١٦ طنا والباقى لجميع الدول. سمت شركة القناة لدى الحكومة المصرية فى مداخل امتيازها لمدة ٤٠ سنة أخرى تنتهى فى سنة ٢٠٠٨. فقامت ضجة من الرأى العام حول هذا المسعى الجأت الحكومة الى ان تعرض المشروع على الجمعية العمومية.

وكانت المخابرات تكاد تكون سرية فحضر مشروع عقد الاتفاق بمعرفة بعض مديرى الشركة والمستر بول هارفى المستشار المالى للحكومة فلما عرض على مجلس النظار بجلسته المنعقدة بتاريخ ٢٧ يناير سنة ١٩١٠ قرر المجلس رفضه الا اذا امكن ادخال بعض التعديلات عليه . وهذا هو محصل عقد الاتفاق معدلا .

تمد الحكومة المصرية للشركه اجل الامتياز الذى ينقضى فى ١٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ الى ٣١ دبسمبر سنه ٢٠٠٨ اى اربعين عاما واربعة واربعين يوما، تقسم ارباح القناة فيها مناصفة بين الحكومة والشركة.

وفى مقابل ذلك تدفع الشركة للحكومة اربعة ملايين جنيه على اربعه اقساط متساوية ابتداء من ١٥ ديسمبر سنة ١٩١٠ الى ١٥

ديسمبر سنة ١٩١٣ . وتتعهد كذلك بان تجعل للحكومة حصة فى صافى الايراد السنوى من سنة ١٩٢١ الى ٧ نوفمبر سنة ١٩٦٨ على النسبة الآتيه ·

٤ في المائة من سنه ١٩٢١ الى سنة ١٩٣٠

٦ « « « « ١٩٣١ « « ٩٤٠.

٨ « « « « ٩٤١ « « ١٩٥٠

١٠ « « « « ١٩٥١ « « ١٩٦٠

١٢ « « « « ١٩٦١ « « ١٩٦٨

اى بزيادة ٢ ٪ كل عشر سنوات

ثم عند تسوية حسابات السنين التالية لسنة ١٩٦٨ لاجل تقدير حصة الحكومة فى الارباح لا يدخل فى هذا الحساب الا فائدة واستهلاك القروض التى تعقد بعد سنة ١٩١٠ للاعمال اللازمة لتحسين حالة القنال والموانىء الموصلة اليها والتى ستبدأ فى سنة ١٩١١ . ويشترط ان يكون توزيع الفوائد والاستهلاك على اقساط سنوية متساوية عن كامل المدة لهذه القروض الخ .

وان يكون للحكومة المصرية ثلاثة اعضاء على الاكثر فى مجلس ادارة الشركة من ابتداء سنة ١٩٦٩ عرض المشروع على الجمعية العموميه فكان اهتمام الناس بما سيكون عليه قرارها فيه عظيما وهم لبحثه وتمحيصه جماعة من اولى العلم فقتلوه بحثا من جميع وجهاته ونشروا اراءهم على الجمهور . كما ان الجمعية العمومية انتخبت لجنة من اعضائها لفحصه فكانت نتيجة الابحاث كلها ان بالمشروع غبنا على الحكومة المصرية قدرته لجنة

الجمعية العمومية وكان بنائها حضرة صاحب السعادة اسماعيل باشا اباظه بمبلغ ٥٩٨٠٠٠و١٣٠ جنيها . وقدره المهندس الشهير المرحوم صابر باشا صبرى فى (معادلته عن القناة وتاريخها) بمبلغ ٥٠٠٠٠و١٢٢ جنيها كما قدره المالى الكبير طلعت باشا حرب بمبلغ ٥٠٠ر ١٢٧

ولما تناقشت الجمعية العمومية فى قرار اللجنة رفضته باتفاق جميع الاصوات ماعدا صوت واحد .

مقارنة ختامية ـ واود فى الختام ان اقارن بين حالة القناة عند انشائها وبين النتائج التى تمت فيها حتى الآن حيث قدرت اللجنة الدولية التى دعاها ديلسبس فى سنة ١٨٥٥ من كبار مهندسى العالم لفحص مسئلة حفر هذه القناة والتى حفرت بناء على تقديراتها ان يكون عرض الترعة فى القاع ٢٢ مترا وعمقها ثمانية امتار لتسمح بمرور السفن الكبرى التي يكون محمول الواحدة منها ثلاثة آلاف طن وطولها ١٢٠ مترا وكانت اضخم السفن التى مرت بها فى سنواتها الاولى لا يتعدى محمولها ٤٥٠٠ طن .

واليوم تنجز اعمال تجعل عمق هذه القناة ثلاثة عشر مترا وعرضها ٩٥ متر الى ١٦٠ مترا فى بعض المناطق . وتمر بها الان نحو ٥٣٣٧ سفينة فى العام محمولها نحو ٣٦ مليون و ٩١٠ الاف من الاطنان . ومتوسط محمول السفينه الواحدة سبعة الاف طن ومنها مايبلغ محموله ٢٧ الف طن وطوله يزيد على ٢١١ مترا على ان متوسط محمول السفينه مما مر بها فى سنة ١٨٧٠ لم يتجاوز ٩٠٠ طن فما اعظم الفرق بين الامال والواقع ولقد كان ثمن السهم من اسهم الشركة خمسماية فرنك فنزل فى سنة ١٨٧٠ الى

٢٧٠ فرنك وهو اليوم يساوى ١٣٦٠٠ فرنك فما افحش الفرق وياالخسارة مصر فيما باعت من اسهمها .

وطول القناة ١٦٨ كيلو متر اتجتازها البواخر فى ستة عشر ساعة تقف منها ساعتين فى احد الاحواض لكى تسمح بمرور البواخر الاتية من الطريق المقابل

تلك هى الادوار التي مرت فيها القناة منذ العصور الاولى للتاريخ وتلك هى النتائج الخطيرة التى آلت اليها فكرة وصل البحرين وهى خليقة بان تمجد ذكرى سعيد واسماعيل وديلسبس على صفحات الدهر.

ولقد كان هذا الاخير جديرا باعجاب مواطنيه به باعجابا حدابهم لان يطلقون عليه لقب (الرجل العظيم)

وها هى القناة ماثلة امامنا فى القرن العشرين تنشر فيما حولها رواق الرخاء واليسر. وتساعد على انماء الحركة التجارية بين الغرب والشرق وتربط اسم الشرق الادنى باسم الشرق الاقصى . وستظل القناة كذلك فى القرون المستقبلة . وانها وان كانت لظرف ما اصبحت شوكة فى حلق مصر تتأذى منها . الا ان الامل معقود بالمستقبل متى انتهى اجل امتياز شركتها وعادت كلها الى حوزة مصر ان تكون منبع خير ورخاء عميمين على البلاد التى يرجع الفضل الاكبر لابنائها فى انشائها واعدادها لفائدة العالم اجمع.

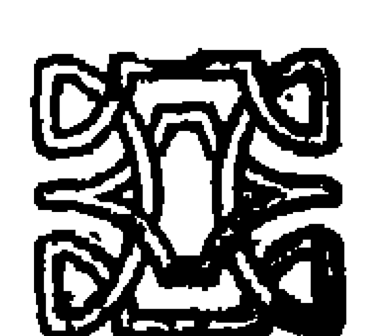
اما حركة السفن فى القناة فقد مر بها فى السنة الاولى ٤٨٦ سفينة مجموع حمولتها ٦٥٤٩١٤ طنا وعليها ٢٦٧٥٨ راكبا مقابل ٥٣٣٧ سفينة في سنة ١٩٢٥ مجموع حمولتها ٣٦٩٠٩٩٠٥ طنا و٢٦٩٥٢٢ راكبا . وانه لفرق مدهش يستلفت الانظار .

وكان نصيب السفن الانكليزية من ذلك ٣٠٩٩ سفينة حمولتها ١٦٠١٦٤٣٩ طنا والباقى لجميع الدول الاخرى .

وهاك بيان بعدد السفن التى مرت بالقناة سنة ١٩٠٠ مقارنة بعددها فى سنة ١٩٢٥ باعتبار جنسيتها ومقدار مشحوناتها .

	سنة ١٩٠٠		سنة ١٩٢٥	
الجنسية	عدد السفن	الشحنة	عدد السفن	الشحنة
بريطانية	١٩٣٥	٥٦٠٥٤٢١	٣٠٩٩	١٦٠١٦٤٣٩
نذيرلندية (فلمنكية)	٢٣٢	٥٠٦٩٧٦	٥٢٦	٢٦٩٩٣٦٥
المانية	٤٦٢	١٤٦٦٣٩٢	٣٥٩	١٧٩١٢٢٨
فرنسوية	٢٨٥	٧٥١٧٥٩	٣٣١	١٦٢٨٢١٥
ايطالية	٨٢	١٥٨٥٦٥	٣٦٠	١٤١٦٣٨٦
يابانية	٦٣	١٤٥٦٧٩	١٨٨	١٠٦٦٩٤١
امريكية	٢٢	٥٤٤٩٩	١٣٢	٨١١٨٠٣
نروجيه	٣٠	٦٨١٨٧	٩١	٣٧١٦٣٠
دانماركية	٢٧	٧٢٦٧٢	٨٣	٣٥٩٩١٨
اسوجية	٢	٢١٥٨	٥٧	٢٦٢٩٠٣
يونانية	٢	٩٦	٥٤	١٦٦٤٢٦
اسبانيولية	٣٤	١٠٩٩٨٥	٢٢	٦٨٤٧٨
روسية	١٠٠	٣٧٠٧٣	٦	٢٥٠٨٠
يوغوسلافية	...	....	٧	٢٤٤٤٤

فنلندية	...	.....	٧	٤١٣٤٠
بلجيكية	٧	١٢٣٧٦	٤	١٢٧٢٠
برتغاليه	٣	٤٢٥٠	٧	٥٤٢٣
مصريه	...	....	٢	١٨٥٦
سياميه	...	.....	٢	١٣٤٠
عثمانية	٢٨	٢٩٤٩٠	٠	.....
نمساويه	٢٦	٣٤١٣٢٧	٠	....
ارجانتينيه	١	١١٤٧	٠	....
	٣٤١	٧٣٨١٥٢	٥٣٣١	٢٦٧٦١٩٣٥



فهرست